KOKU-FAN
$5.00
january 1981
航空ファン 1
ANGER
RESCUE
01
★写真特集：米海軍の翼
●スクープ　F-1のコクピット
●総括　ブルーライト作戦

カリフォルニア沖のCVW-2

Photo— R.L.Lawson

1980年7月、空母レンジャー(CV-61)とその搭載航空部隊CVW-2(第2空母航空団)は、カリフォルニア南岸の沖合で西太平洋方面展開に備えてのORIを行なった。CVW-2(司令ジョン・ウェブルス中佐)の構成部隊はVF-1/-2(F-14A)、VA-113/-25(A-7E)、VA-145(A-6E/KA-6D)、VAQ-137(EA-6B)、VS-37(S-3A)、VAW-117(E-2B)、HS-2(SH-3H)の9個飛行隊で、戦闘機部門がF-14Aに変わったことを除いて、その陣容に変化はない。VF-1/-2はCVW-9からの転属で、レンジャーの航海にF-14Aが参加するのは今回が初めてである。現在レンジャーは、コンステレーション(CV-64)に代わって第7艦隊任務のため西太平洋上に渡り、1981年3月までインド洋を含めた同海域のパトロールに就くことになっている。以下の写真は1980年7月9～10日にかけての撮影である。

[上]ウエスト・カタパルト上のVF-1所属CVW-2 CAG機。飛行作業中のフライトデッキにはカタパルトから洩れた蒸気が白くたちこめ、潮風と轟音、JP-5の臭気に包まれる中をハデなジャージ・シャツ姿のクルーたちがせわしなく行き交う。
[下]同じくウエスト・カタパルト上のVA-113所属A-7Eと、VF-2所属のF-14A。CVW-2は戦闘機部門がF-14装備のVF-1/VF-2となった結果、固定翼機部隊はすべてノーズ・トウ・リンク方式となり、カタパルト・クルーはブライドルを使用するわずらわしい作業から解放された。

[右]着艦後，微速前進で駐機位置に向かうVA-145所属のCVW-2 CAG機A-6E(NE-500/155705)。CVW-2の槍の役割りを果たすのはA-7Eを装備するVA-113とVA-25，ならびにA-6E/KA-6D装備のVA-145で，阻止および艦船攻撃を主任務とするほか，タンカーとしても使用される。中型攻撃機による全天候パンチ力を提供するVA-145はA-6E/KA-6D合計18機で編成され空母上には15機(E型×11，D型×4)を派遣している。
[下]VA-145のKA-6Dに続いて右舷第1カタパルトに向かうVA-25所属のCVW-2 CAG機A-7E(NE-400/158666)。

[P.4下]第1カタパルト上でランチ作業を終え，ゴー・サインを待つVS-37のS-3A(NE-700/160576)。エンジン・ポッド内側および，兵装パイロン外側の主翼前縁にはストール・ストリップが取付けられていることに注目。主翼パイロンの増槽は容量265Gal.のAero 1Dで，A-4/A-6/A-7と共通である。

[左]LSOの注視する中をタッチダウン，№3ワイヤを拾うVAQ-137のEA-6B(NE-621/158808)。機首レドームの＋マークは，機体重量が異なるA-6攻撃型との識別用である。

[下]アングルド・デッキ上をホバリングするHS-2のSH-3H(NE-725/151549)。SH-3Aを改修したH型は本来のASW任務のほか，プレーンガードを兼ねており，ESM能力を生かして対艦ミサイル警戒にも使用される。

These photographs were taken in June 1980 aboard USS Ranger (CV 61) operating off the coast of Southern California during CVW-2's workups for their current deployment to WestPac. Fighter Squadrons One and Two have recently been assigned to CVW-9 and operate the F-14A Tomcat. This is the first operational use of the Tomcat aboard Ranger.

★ファイター・タウン★ミラマー基地のCVW-14

1980年6月11日，母港アラメダへの入港を最後に8ヵ月の整備に入ったコーラルシー（CV-43）が，再びその姿を西太平洋方面に見せることになった。1979年に米国海軍はカール・ビンソン（CVN-70）の就航を機に現用空母の近代化のため，艦齢30年余の老兵コーラルシーを退役させる方針を決定，あわせて維持費などの経費節減を図ろうとした。しかしながら，カール・ビンソン就航の遅れや中東情勢の悪化によって，優位な海洋戦力を維持しなければならない事態になったため，急遽コーラルシーが1980年代半ばまでの寿命延長をよぎなくされたのだった。コーラルシーは今後，カリフォルニア沖の第3艦隊において訓練を実施，再び第7艦隊に加わり西太平洋方面に展開することになる。ここに紹介するのは，前回同様"The Best in the West"とともに乗艦が予定されるCVW-14の各機をカリフォルニア州ミラマー基地に追った最新のショットである。

〔P.6〕海兵隊VMFA-323/-451に代わってCVW-14のファイター・カバーを担当することになったVF-21とVF-154のF-4S。F-4SはJ型を近代化改造計画によって改修したスラット付きの機体で，VF-21は1979年12月12日にその1号機(NK-201/155893)をミラマー基地で受領した。スラットのほか，エンジンをスモークレスのJ79-GE-10Bに換装，FCSはAN/AWG-10Aを装備しており，これらのスラット装備F-4Sは，VF-21，-154のほか海兵隊のVMFA-251に引渡しずみである。
このページはCVW-14のVA構成メンバー。上からVA-97/-196/-27で，昨年来2度目のコーラルシー展開である。A-6E装備のVA-196は新塗装で，規格外の小さなBu.No.や垂直尾翼に描かれた大きなスペードに注目。

Photo—F.B.Mormillo

COPE
NORTH
81-1

Photo—H.Nagakubo

10月20日から24日にかけて，三沢基地で1981会計年度第1回目の"コープノース"演習が行なわれ，日側の航空自衛隊機とのDACT（異機種間空戦訓練）とともに，米側独自の訓練として天ヶ森の三沢射爆撃場（R-130）で対地攻撃および近接支援が前線統制機OV-10Aを使用して行なわれた。参加部隊はフィリピン，クラーク基地の3TFW/3TFSからF-4E×8機，韓国，烏山基地の51CW/19TASSのOV-10A×2機，岩国基地のMAG-12/VMA-214のA-4M×12機，それにVMAQ-2分遣隊のEA-6B×3機，合計25機という大規模なものであった。

（詳細は本文P.66参照）

［P.8］70mmロケット弾12発を発射する第3航空団第3飛行隊のF-1(上)と，19TASSのOV-10A(中)。下は航空自衛隊機とDACTを行なった3TFSのF-4E。［P.9］三沢を離陸するVMAQ-2 Det2のEA-6B。米側は電子戦訓練も行なったのかもしれない(上)。三沢射爆撃場に20mm機関砲を射ち込むF-1(中)。右翼に見えるトレーサーに注目。25lb訓練弾5発を一斉投下するVMA-214のA-4M(下)。

The first Cope North exercise in FY81 had been held at Misawa AB during the period from October 20th to 24th. As usual, USAF fighters participated in the DACT with JASDF counterparts during the exercise. Also USAF had concentrated on ground attack and close support training being coordinated with FAC at Misawa Range (R-130).

今回の演習には，3TFW司令トーマスG.マキアニー大佐の乗機"Bataan"(F-4E 68-312)も参加した。P.10は同機の各マーキングである。このページ上は3TFS所属のミグ・キラー，68-493で，スプリッタ・ベーンにはF-4EJの撃墜マークも見える。下は305飛行隊のF-4EJとのDACTに向かうVMA-214のA-4M。

A-10 THUNDERBOLT II

(Photo : K. Tokunaga)

1980年代の戦術空軍を担う三本柱のひとつ，A-10AサンダーボルトIIの配備が進んでいる。無骨な外形と強力なターボファン・エンジン，そして由緒あるニックネームを持つこの機体が，ベトナム戦争以後のミッション分業システムの確立によって，近接支援専用機となるべく生まれたのは1972年5月10日のことである。1976年4月から開始された部隊配備は，アリゾナ州デビスモンサン空軍基地の355TFW(当時)/333TFTSを皮切りに，現在までに正規部隊の3個航空団13個飛行隊と，4個飛行隊の州兵航空軍部隊が本機の配備を受けている。今のところ最終予定機数は733機，生産は1983年まで続けられるはずである。上はニューヨーク州上空を飛ぶメリーランドANG，175TFG/104TFSのA-10A編隊。下は特異なフォルムを見せる355TTW所属機。

(Photo : Y. Kokubo)

[Photo—B. Knowles Jr.]

[右]355TTW/357TFTSのA-10A(78-069)。航空団司令アート・バーグマン大佐の乗機である。
[下]355TTW/333TFTS所属機(75-0275)。デビスモンサン空軍基地の355TTWは333/354/357/358TFTSの4個飛行隊を持つA-10転換訓練航空団で、TAC/ANGを問わず本機の乗員訓練を一手に引受けている。1980年1月27日撮影。

[Photo—B. Knowles Jr.]

[上]TGM-65Bマベリック訓練弾と、Mk.82 LDGP爆弾のダミーを装備してインディアン・スプリングス補助飛行場を離陸する354TFWのA-10A(76-551)。"False Canopy"スキムと呼ばれる濃淡2色のグレイを用いた迷彩で、75-0280以降の量産機はこの塗装様式で完成した。
[右]同じくインディアン・スプリングスのクイックターン・エリアにおける354TFW/355TFS所属機(77-0199)。この"Lizard"スキムはまず77-254以降の機体に適用され、続いて"アップグレード・ウォルトホッグ"計画による新型化改修後の初期型にも施されることになった。1980年6月1日撮影。

[上段]デビスモンサン空軍基地を離陸する355TTW所属機(75-0302)。1979年10月の撮影で，この機体はそれまでマートルビーチ空軍基地の354TFWに配備されていた。コクピット直下に描いたキャノピーは，機体の姿勢判別を困難にすることを狙ったもの
[上]1979年8月，すでに秋の気配が濃いイギリス，サフォーク州ウッドブリッジ基地における81TFW所属機(77-247)。右翼Sta.11にはAN/ALQ-119(V)-12 ECMポッドを装備している。

(Photo : Y. Kato)

[上]ベントウォータース基地の誘導路をタキシングする81TFW/92TFS所属機(77-0254)。この77-0254は"リザード・スキム"で完成した最初の機体で、緑の豊かな背景と比較すると、その迷彩効果がよくわかる。1978年11月にスタートした81TFWのA-10導入計画は1980年9月、509TFSの編成完了により終了した。
[中]マサチューセッツANG, 104TFG/131TFS所属機(78-620)。内翼下面のSta 4/8にはTER-9Aトリプル・エジェクターラックを装備している。1980年8月9日撮影。
[右]ニューヨークANG, 174TFG/138TFS所属のA-10A(78-0607)。A-37Bを装備していた138TFSはこのほどA-10Aへの転換を終え、これによりANGのA-10部隊は4個飛行隊となって、州兵航空軍のA-10配備計画はひとまず終了した。

新しいMr.(ミスター)カラー登場!!

ナンバーワン塗料、Mr.カラーの顔が変わった!

抜群のつや、色の正しさ、のびやくいつきの良さ、塗りやすさ、色数の豊富さなど、どれをとっても他に比類のない模型塗料として、モデラーの評価を得ているMr.カラーが、ナンバーワン塗料にふさわしい、スマートでかっこいい形で登場します。
ハンドル部がついて開閉しやすく機能的なキャップ、ブラックフェイスで精悍なラベル。すっきりとした軽量強化ビン。と、ここまで塗装の心を追求した塗料は、Mr.カラーだけ。最高の塗料と卓越した形。これでこそ"ナンバーワン"といえます。
ぐ～んと差のある高い性能のMr.カラーをどうぞ。

■全98色■各色¥100

世界初!! 組立簡単、だれでも飛ばせるスーパーL-プレーン新発売

マッターホーン

■全長705mm:全幅690mm■G-1301■¥2,800

マッキンレー

■全長705mm:全幅730mm■G-1302■¥2,800

スーパーL-プレーンは ――
- 全く新しい設計思想と高度な製造技術から生れたゴム動力つき発泡プレーンです。
- だれが作っても上手に出来上ります。
- 特殊ゴム使用の迫力のロングフライト。
- 丈夫で軽い特殊プラ製だから水にぬれても安心。
- 主翼や尾翼などは一体成型ずみ。
- 新しいアイデアから生まれた胴体は画期的なパイプ式で動力ゴムを内蔵。
- プロペラは折りたたみ式。
- 組み立ては簡単。マーキングまでわずか3時間。
- 主翼はワンタッチで着脱でき、持ち運びに便利。
- カラフルな大型マーキングステッカー、専用接着剤入り。

ぜひどうぞ。

Photo — K. [illegible]

[Photo — A. Amano]

[上]マクガイア空軍基地に飛来したニュージャージーANG，177FIG/119FISのF-106A(59-0037)。垂直尾翼と増槽に新しいマーキングが施されている。
[中]嘉手納基地へ着陸する18TFW/15TRSのRF-4C(67-4927)と，25TFSのF-4D(66-7983)。RF-4Cはオーバーオール・カムフラージュを施し，右翼StaにはAN/ALQ-119ECMポッドを携行している。なお25TFSは1980年中に解隊の予定で，写真の機体もテイルコードが消されており，トランスパック前のテスト飛行かと思われる。1980年10月9日撮影。
[下]主翼の金属疲労から一時期バッカニア全機の飛行が停止されていたが，この間クルーの技量を維持するため各飛行隊にハンターが配備された。写真はNo.208Sqnのマークを描いたハンターT.8。1980年9月13日の撮影で，バッカニアの飛行停止はすでに解除されている。

[Photo — IAP]

[Photo — F. R. Mormillo]

[Photo R. E. King]

[Photo — E. Simonsen]

[上]普及が進むリザード迷彩にO-2が加わった。写真はジョージ空軍基地で行なわれた「ガーラント・イーグル'80」に参加した27TASSのO-2A(69-7668)。TACは最近、ANGからO-2Aを譲り受け、FAC機として再度使用中である。
[中]ロッキード社ジョージア工場に隣接するドビンズ空軍基地に飛来したサウジアラビア空軍のKC-130H(457)。サウジアラビアは1973年以来、6機を使用している。
[下]カリフォルニア州エドワーズ空軍基地でテスト中のB-1 4号機(76-176)。機体には3色の砂漠迷彩が施されており、この4号機はAN/ALQ-161を装備した攻撃、防御システムのテスト機で、テストは1991年1月まで続けられる予定。

[Photo—F. B. Mormillo]

[上]このほどVAW-112が太平洋艦隊で2番目のE-2C飛行隊となった。VAW-112は1979年から大西洋艦隊のCVW-8に派遣されていたが、1980年5月26日ホームベースのミラマー基地に帰投、E-2Cに転換したもので、翌年にはエンタープライズ(CVN-65)のCVW-11に展開することになっている。写真は"Golden Hawks"のニックネームにちなんだマーキング。

[中]カラー・ページのトップでも紹介したようにCVW-2のAEW部門として、現在レンジャー(CV-61)とともに西太平洋方面展開中のVAW-117所属E-2B(NE-602/151714)。

[下]ミラマー基地のNFWS(海軍戦闘機武器学校)"Top Gun"は、保有機にさまざまな迷彩を施しているが、このほどA-4E(555/150044)に北ベトナム空軍のエース、トム大佐機と同じ塗装を行なった。

[Photo—C. L. Bossie]

[Photo—C. L. Bossie]

〔Photo—IAP〕

〔上〕9月10日から24日まで、北大西洋およびノルウェー海においてNATO海軍と米海軍の合同演習"Team Work 80"が行なわれ、終了後、これに参加した空母ニミッツ(CVN-68)がイギリスのポーツマス港に入港した。写真はポーツマスに入港中のニミッツ艦上に翼を連ねるCVW-8所属機。今回の航海には、EA-6BとRF-8Gは参加しなかった。
〔右〕ミラマー基地に勢揃いしたCVW-15の戦闘機部門。手前はVF-111が持つCVW-15CAG機で、後方にVF-51の機体が見える。CVW-15は1981年春、キティホーク(CV-63)とともに西太平洋方面に展開する予定である。

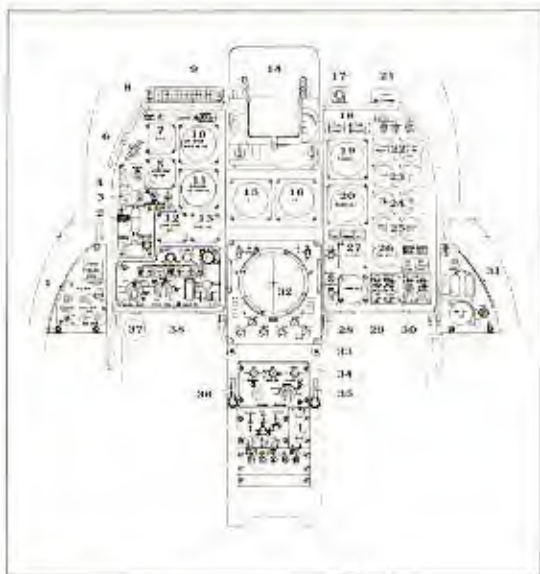
〔Photo—F. B. Mormillo〕

F-1のコクピット 初公開！

Photo—H. Nagakubo

わが国最初の超音速戦闘機F-1の部隊配備は順調に進んでおり，三沢基地第3航空団の2個飛行隊が編成を終え，現在築城基地の第6飛行隊がF-86Fから転換中である。すでにF-1用の「対地攻撃教範」も書き上げられるなど，着実に戦力化の道を歩んでいる。このような背景のもと，最近になってF-1のコクピット撮影が許可されたので，ここに紹介する。なお，F-1のコクピット撮影は本誌が最初である。

写真はパワー・オンの状態で，RHAWS指示器には機の平面形がクッキリ浮き出しており，これに脅威の方位と距離が示される。写真ではわからないが，コクピットに「お守り」を祀った機体もあり，いかにも日本的。ちなみに「お守り」は三沢基地近くにある「櫛引八幡宮」のもので，海難や厄よけならぬ「縁結び」に御利益があるというから愉快だ。計器の配列は次のとおり。

①左舷補助パネル，②降着装置操作ハンドル，③フラップ位置指示灯，④脚位置指示灯，⑤加速度計，⑥ドラッグシュート操作ハンドル，⑦AOA指示器，⑧アレスティング・フック警報灯，⑨降着装置警報灯，⑩対気速度/マッハ計，⑪気圧高度計，⑫UHFチャンネル・セレクター，⑬昇降速度計，⑭HUD投影鏡，⑮姿勢指示器，⑯方位情報指示器，⑰予備高度計，⑱エンジン火災警報灯，⑲RHAWS指示器，⑳電波高度計，㉑予備コンパス，㉒エンジン回転計，㉓エンジン排気温度計，㉔燃料流量計，㉕排気ノズル位置指示器，㉖燃料計，㉗時計，㉘訓練弾ディスペンサー指示灯，㉙キャビン高度計，㉚警報灯パネル，㉛右舷補助パネル，㉜レーダ・スコープ，㉝レーダ操作パネル，㉞中央ペデスタル，㉟緊急脚下げハンドル，㊱ペダル位置調節ハンドル，㊲アレスティングフック操作ハンドル，㊳兵装パネル。

Photo—Onze Luchtmacht
F-104, NF-5の後継機として，フォッカーVFW社が組立てているF-16。写真はF-16Bだが，同社はノルウェー空軍向けF-16も生産中

世界の空軍シリーズ

ROYAL NETHERLANDS AIR FORCE / KONINKLIJKE LUCHTMACHT

オランダ空軍

風車と運河の国オランダは，ベルギーと西独に囲まれる形で北海に突き出た小国だが，軍事的要所にあるためNATO内でも第4位，世界的にもかなり上位に位置する軍隊を持つ。空軍力は陸軍にくらべてやや小さめで，兵力19,000人，保有機数330機以上。オランダ空軍の始祖たるLVA（陸軍航空隊）は1913年，気球部隊から独立，翌14年にはフランスからファルマンF.22 6機を受領してその第1歩をふみ出した。このLVAが陸軍から独立し，オランダ空軍（KLu＝Koninklijke Luchtmacht）となるのは1953年3月のことで，これには前年に始まったアメリカのNATO諸国への大規模な武器供与が大きく影響している。話は前後するがオランダは1949年8月12日，第8番目のNATO加盟国となり，西独，ベルギー，イギリス，アメリカ，カナダとともに中央ヨーロッパ連合軍（AFCENT）を編成，オランダ空軍も2ATAF（第2連合戦術空軍）指揮下に入り，中央ヨーロッパ北部の防空を担当している。

Photo— Onze Luchtmacht

［上］1979年1月，オランダ空軍へ引渡されたF-16B（J-259）とF-16A（J-212）。オランダ空軍は1974年，ベルギー，デンマーク，ノルウェーと歩調を合わせ，F-16の採用を決めた。初の飛行隊は機種転換任務を併せ持った322Sqn.で，F-104Gに代わり1981年初めには改編完了の予定。同時に改編が進行中の323Sqn.は1982年に完了，311，312，306Sqnと続く。発注数はF-16A80機，F-16B22機で，30機の追加発注もほぼ決定している。

［下］AIM-9Bイナート弾を搭載して，レーウワルデン空軍基地に着陸する323Sqn.のF-104G（D-8109）。オランダ空軍はF-104G 120機（フィアット製25機，フォッカー製95機），複座のTF-104G 18機を発注し，4個飛行隊（戦術支援2個，防空2個）を編成しているが，現在，順次F-16に改変中である。

［左上］フォルケル空軍基地でエンジン・テストを行なう306Sqn.のRF-104G（D-8127）。RF-104Gはオルフェース偵察ポッドの運用能力を持つ改造型で，最低18機のF-104Gが改造されている。

［右］西独国境に近いトウェンテ空軍基地の315Sqn.で機種転換訓練に使用されているNF-5B（K-4026）。

［右下］米空軍のライトニングF.6，ノルウェー空軍のF-5Aとラインアップした316Sqn.のNF-5A（K-3030，-3031）。NF-5A/BはエンジンをオランダDAF製J85-GAN-15に換装，マヌーバー・フラップや2ポジション式前脚を採用するなど，F-5E/Fに近い機体。カナデア社においてNF-5A 75機，NF-5B 30機が生産された。現在4個飛行隊に配備されているが，F-16への改変までは武装，ECMなどを強化して使用していく予定。

[Left Top] F-16B and F-16A of No.323 Sqdn. Currently 60 Model A and 22 Model B are on order by the KLu. [Left Below] F-104G from No.323 Sqdn armed with AIM-9B at Leeuwarden AFB. At present four Air Wings (2 tactical support, 2 air defense) are equipped with F-104Gs and TF-104Gs which will be eventually replaced by F-16s. [Right Top] RF-104G during run-up at Volkel AFB. [Right Middel] At Twenthe AFB located closely to German boarder an NF-5B from No.315 Sqdn is being utilized for transitional training. [Right Bottom] On line-up with Lighting of RAF and F-5A from Norwegian Air Force is J85-CAN-15 powered NF-5A from No.316 Sqdn.

Photo - IAP

[上] オランダ空軍唯一の固定翼輸送機，フォッカーF.27M-300トループシップ(C-10)。ゾエステルベルク空軍基地，334sqn.の所属機で，兵員輸送用F.27Mトループシップを9機，要人輸送用F.27-100フレンドシップ3機を装備している。
[左] ゾエステルベルク基地298sqn.において観測，連絡，救難などに使用されているSA316アルーエトIII(A-301)。オランダ空軍はアルーエトIIを8機，アルーエトIIIを50機購入し，3個飛行隊に配備している。
[左下] SA316と同様，ゾエステルベルクに配備されたMBB Bo.105C(B-38)。こちらは299sqn.の所属機で，30機のBo.105Cは298,299両飛行隊で使用中。なおオランダ空軍は，それまで使用していたL-21，L-19など単発軽連絡機をすべてヘリに置きかえるとともに，乗員の基礎訓練をカナダ国防軍に委託したため，練習機などは一切持たない。また，レシプロ機をまったく持たない空軍というのも珍しい存在である。

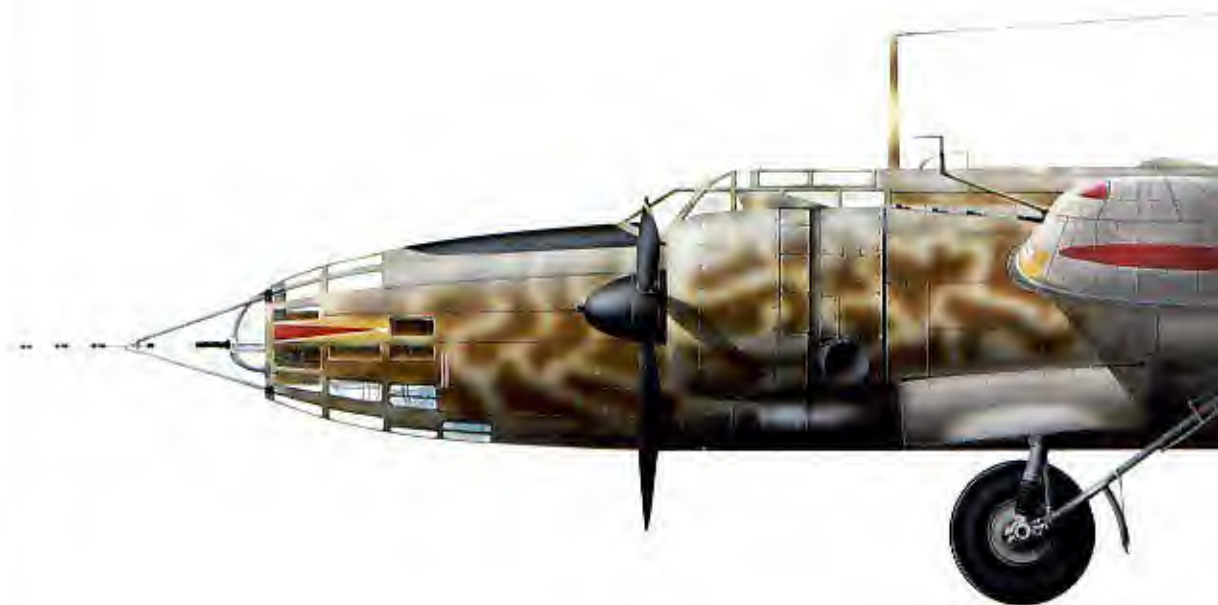
The Kingdom of the Netherlands has long been famous for tulips, windmills, and dikes. Less well known, perhaps, is its strategic importance and stature among the military power of NATO. Being washed on the west and north by the North Sea, sharing borders with West Germany on the east and with Belgium on the south, the airpower known as the KLu (Koninklijke Luchtmacht/Royal Netherlands Air Force) plays a vital role in keeping peace over the western coast of Europe as well as over the North Sea. Derived from LVA (Army Air Corps) in 1953, the KLu currently maintains 19,000 personnel and more than 330 aircraft of various natures, sharing part in the 2nd Allied Tactical Air Force.

オランダが国土の大部分を晒している北海は，東西の潜水艦のたまり場として知られている。オランダ海軍（MLD＝Marine Luchtvaartdienst）はその脅威に対処するため，対潜機を中心に約40機の航空兵力を保有している。

［上］ファルケンブルク海軍基地の320Sqn に所属するSP-2H（211）。オランダ海軍は1961年からP2V-7B（P-2H）15機の供与を受け，続いて1965年にはフランス海軍のP-2H 4機を譲り受けた。これらのP-2HはSP-2H規格に改修され，現在も使用中だが，後継機としてP-3C，ニムロッドMk1，アトランティックMk.2などがリストアップされている

［下］同じくファルケンブルクを基地とする321Sqnのブレゲー SP-13Hアトランティック（254）。1969年から9機が配備された。なおMLDはこのほか，リンクス，ワスプなどを持つ。

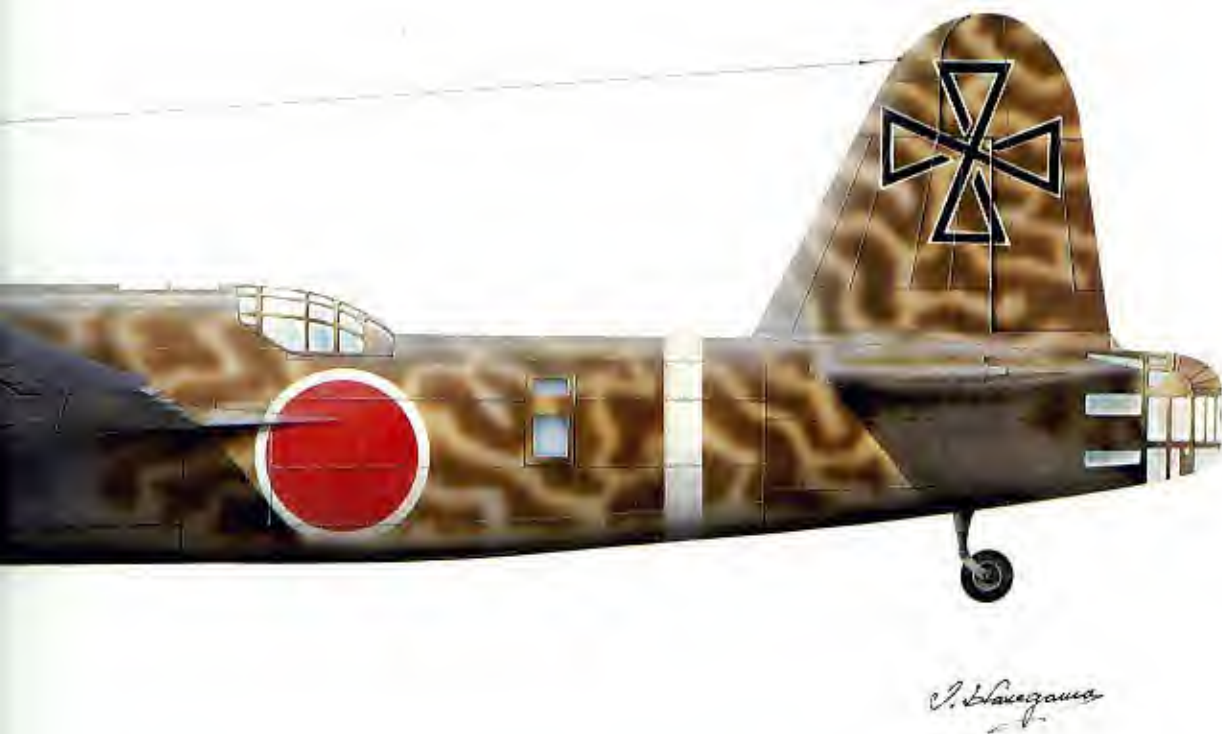
As epitomized by the port of Rotterdam which surpasses New York City in traffic, the North Sea provides one of the most important sea lanes to and from the western coast of Europe. Assigned to ASW mission over the North Sea is the MLD (Marine Luchtvaartdienst, Naval Air Unit) equipped with more than forty aircraft centering around anti-submarine aircraft. Shown on the left top is a Fokker F.27M-300 Troopship (C-10) from No. 334 Sqdn at Soesterberg AFB. MLD also has F-27 [illegible] in the middle is SA316 Alouette III from No. 298 Sqdn being used for search, observation and rescue. On left bottom is MBB Bo 105C from No. 298 Sqdn at Soesterberg AFB. RLu now has 30 Bo 105Cs. Shown above on this page is SP-2H from No. 320 Sqdn at Valkenburg Naval Air Station which is expected to be replaced by either P-3C, Nimrod Mk.1 or Atlantic Mk.2. Below is Breguet SP-13H Atlantic from No. 321 Sqdn.

イラストレイテッド・第二次大戦機

昭和19年10月，北の帯広から栃木県の飛行場に48機の100式重爆が轟々と飛来した。これらの100式重爆は無塗装の地に，北方作戦用の枯草色の迷彩を施していた。そして不思議なことに飛行第74戦隊のマークを白フチ付きの黒で描いており，部隊では早速「鉄十字」の名がついた。編隊の先頭と，両翼には電探装備の機体がいた。これらの機体は機首に1本，両翼に30度ずつ外側に向けて2本の八木アンテナが付いており，武装は外されていた。100式重爆でユニークなのは銃座で，後上方は大きな風防が開いてホ1 20㎜機関砲が現われる尾部銃座は，ガラスすだれと蛇腹で大きく開くようになっていた。

もともと日本陸軍の爆撃機は対ソ戦用に作られ，高速で反復爆撃を行なう戦術用であるため搭載量は少なかった。特に100式重爆は余裕馬力が少ないのか，フルパワーでの離陸時に赤ン坊が泣きわめくような爆音を上げる。

電探付きの機体はタキ1の器材が機首にあるため，機首下面の出入口を使用できず，後部右側のドアから出入りした。内部全体はアル

中島100式重爆撃機2型丙 呑龍

★飛行第74戦隊所属機（昭和19年10月）

Nakajima Ki-49-IIC Heavy Bomber "Helen"

マイトのような透明の青色で，非常にキレイなことは有名である。

ところで前記の第74戦隊所属機は，3～4日，整備したり砲の試射を行なっていたが，ある曇った日に全機離陸，飛行場上空で編隊を組み，しばらく旋回して名残りを惜しみながらやがて西方に消えていった。1機だけ故障で引返してきたが，ほかは一旦大阪に寄ってから南方に向かったという。そしてその隊は，後に「菊水特攻隊」となってネグロス方面に突入し，全機帰らなかった。（協力・石川賢二氏）

In October 1944 forty eight Type 100 Heavy Bombers arrived at an airfield in Tochigi Prefecture from Obihiro, northern Japan. The bombers wore bay cubic camouflage designed for northern operation. Strangely, however, the 74 Sentai markings were drawn in black with white edging and were called "Iron Cross" by crews. Leading aircraft as well as those on wing tips were equipped with nose radar systems, which were distinguished in its appearance with Yagi antennas on nose and wings. One of unique features of bombers were found in its blisters. The one on rear cockpit had a large opening on top through which a Ho-1 20mm cannon was fired, while the tail gun position had bellows type screen. IJAAF bombers were mostly designed to accomplish tactical bombing against Russian targets and the priority was given to speed rather than payload. Upon take off the Type 100 heavy bombers made "baby cry" sound at full power which were unmatching with her appearance.

(By Ichiro Hasegawa)

[上]翼下にMk.82 500lb爆弾8発，LAU-69/Aロケット・ポッド2基を下げ，エル・セントロのレンジに飛ぶ"Hell Razors"。1番機のAD-362/154500と3番機AD-352/154507はA-7Bから，2番機AD-356/156794はA-7Cから改造された機体である。TA-7Cには，A-7B 40機，A-7C 41機の合計81機がLTVダラス工場で複座化改造を受け，VA-122とVA-174に配備された。

[下]爆撃訓練のメッカ，カリフォルニア州エル・セントロ基地フライトラインでMk.82実弾を搭載されるヘルレイザーTA-7C。Mk.82は翼下パイロンのラック(MER)に装着後，セフティピンの入った信管が装着され，出撃を待つ。

[Photo—IAP]

[上]1978年，ニミッツ艦上でパイロットの搭乗を待つCVW-8所属VA-82，86両隊のA-7E(手前はVA-82所属機)。1967年にA型を受領したこの2隊は，本来は大西洋艦隊の部隊だが，折からのベトナム戦争のため3度のトンキン湾行きを命じられた戦歴を持つ。
[下]1979年10月10日，地中海上空を飛ぶVA-86のA-7E。尾翼の"DON'T TREAD ON ME"の文字は，1976年の独立200周年で描かれたものだが(独立戦争当時，アメリカ国旗は一時期この文字とガラガラ蛇を描いていた)，以後VA-86のマークとひっかけ，継続されているもの。

[Photo—R. L. Lawson]

[Photo— USN via H. N.]

[上]空母フォレスタル(CV-59)を左翼方向に見て，旋回するVA-83"Rampagers"のA-7E。全機テイルフック・ダウンの体勢で，そのまま旋回して艦尾に回り込み，高度800ftでオーバーヘッド・アプローチ，そして左にブレークオフ，各機は胴体下面の巨大なスピードブレーキを使って間隔を開け，甲板上にすべり込む。
[下]ダイアモンド編隊を組むVA-147"Argonauts"のA-7E。VA-147はギリシャ神話にならい，写真でも1番機のNG-401(VA-147司令機)を"Jason 01"と呼ぶ。

[Photo— U. S. Navy]

[Photo – CDR. L. J. Vernon via R. L. Lawson]

[Photo – IAP]

[上]FLIRポッドを装着して飛行するVA-146のA-7E(NG-303/160726)。FLIRシステムを装備した最新のA-7Eは，従来不得意とした夜間や悪天候下における対地攻撃が可能になっている。FLIRポッドが捉えた映像はHUDに投影される（小型自動車でも，好天昼間の目視よりも2倍の距離で識別できるという）ほか，撮された画像はビデオテープに記録して帰投後の分析に使われ，またTC-2A NAV/WDコンピュータがHUD上に，最適の投弾データを表示する。
[中]VA-174 A-7E"Hell Razor 403"の着艦。
[下]1980年9月，英ポーツマス港に入港したニミッツ艦上のVA-86所属A-7E(AJ-404/156820)。左翼3個のパイロンにはすべて300Gal.増槽を装着しているが，実は中央のNo.7は燃料配管を持たず，入港時のスペース確保のための増槽置き場として使われているだけである。

[Photo—R. L. Lawson]

[上]1980年7月，レンジャー艦上のA-7パック。フライトデッキ・クルーが各機にとりつき，パイロットの搭乗した機体は次々とエンジンをスタートさせる。エンジンを始動した機はプリフライト・チェックに入り，フック，プローブの作動を試す。それからCVW-2傘下VA-25／VA-113の各機はカタパルトに向かい，おのおのの訓練課目に合わせてフライトを形成，空母を中心にさまざまな方向を目指して離艦して行く。航法訓練，空中給油訓練，空戦訓練とそれぞれが消化し，最後は着艦である。
[右]1980年7月，カリフォルニア沖を航行する空母レンジャーに着艦，3本目のワイヤーを捕えたVA-25のA-7E。F-4，F-14に始まったロー・ビジビリティ化は遂にA-7まで波及し，写真のように1年前まではフィン一面をグリーンに塗っていたVA-25"Fist of the Fleet"も質素なマーキングに身を包むことになった。

[Photo— R. L. Lawson]

[Photo— R. L. Lawson]

[左]エル・セントロのレンジ上空をMk.82 500ℓb爆弾を抱いたTA-7Cがダイブに入る。VA-174の持つTA-7Cは，激しい使われ方をする。LTVダラス工場を出たときにはインシグニアホワイトがまばゆかった機体下面も，連日ターゲットに向けて行なう熾烈な20㎜M61バルカン砲射撃のため，見る影もなく黒く汚れている。
[左下]A-7Eの装備兵装。上がM117 750ℓb爆弾，下は対戦車クラスター爆弾Mk.20（ロックアイII）。内部にはM118対戦車ボムレットを内蔵している。
[下]A-7搭載Mk.82スネークアイ制動爆弾。A-7は，内側4ヵ所のステーションに最大18発のMk.82スネークアイを搭載できる。

[左]Mk.82低抵抗爆弾のフィン部を大型のものとし，弾頭部にレーザ探知装置と誘導用フィンを付けたレーザ誘導爆弾GBU-12。
[左下]1972年5月，空母コーラルシー艦上のVA-94所属A-7Eに装備されたMk.19 Mod 0機雷。写真はハイフォン港機雷封鎖作戦直前の撮影で，この作戦ではMk.19のほか，1,100ℓb Mk.36，2,025ℓb Mk.39，500ℓb Mk.50，Mk.53の各種機雷を航空機から投下，敷設しており，VAも機雷敷設に動員されたことがうかがえる。
[下]ウォールアイTV誘導爆弾。弾頭のTVカメラが捉えた像は，発射母機のディスプレイ上スコープに映され，パイロットはこれを見ながら誘導し目標に到達させる。

OV-10 BRONCO AT VIETNAM WAR

米海軍は1963年，航空機の購入としては管轄内にあたる海兵隊の観測機セスナＯ-1バードドッグの後継機ＬＡＲＡ（Light Armed Reconnaissance Aircraft）の設計提案を米国メーカー各社に求めた。当時，第一線にあったＯ-1は，軽飛行機セスナ180そのものといってよく，ただ装飾的な色あいのスピナとスパッツを取り去り，主翼下に申しわけ程度のハード・ポイントを設けたものであった。翌年8月，米海軍当局が選定したのはノースアメリカン社案ＮＡ-300であった。10月に発注されたＮＡ-300（ＹＯＶ-10Ａ）7機の初号機は翌年7月には初飛行し，これらを使用して米海軍および陸・空軍・海兵隊の手で厳しい評価作業が行なわれた。その結果エンジンはパワアップされ，主翼スパンは3.05ｍ延長，また中央胴体の兵装スポンソンも下反角つきの固定式となり，社内型式名称もＮＡ-305としてＯＶ-10Ａの名で量産されることとなった。海兵隊向けとして造られたのが114機，空軍向け157機，さらには西ドイツ国防省18機，ベネズエラ空軍16機，タイ空軍32機，インドネシア空軍16機，韓国空軍24機（これは，実現したかは不明）がＯＶ-10を購入した。
1967年には海兵隊に配備が始まったＯＶ-10Ａ，米海軍が海兵隊から借用した18機，米空軍戦術航空支援飛行隊に配備されたものが，海路，ベトナム方面に送り込まれることになる。以後，ベトナム戦に加わった部隊としては海兵隊のＶＭＯ-2（1968年7月-），海軍のＶＡＬ-4（1969年-），空軍の19，20，23ＴＡＳＳ（1968年8月-）と3軍の5個飛行隊で，約60機強のＯＶ-10Ａが，任務に就いている。任務の内容は，米空軍がＦＡＣ，海兵隊がＦＡＣに加えて軽攻撃および降下母機として使用，異例の米海軍部隊ＶＡＬ-4はメコン川流域の共産側リバーボート狩りを主任務とした。上は1969年6月，スポンソンにＬＡＵ-10/Ａロケット・ポッドを装着してベトナム上空を飛ぶＶＡＬ-4のＯＶ-10。

[上]1969年6月、メコン川に近い南ベトナムのビンツイ基地（サイゴンの東約70nm）で次のミッションを待つ米海軍の軽攻撃飛行隊VAL-4所属OV-10Aブロンコ。両翼下に各々2本の5inロケット弾チューブを持つLAU-33Aロケット・ポッド。胴体下スポンソン外側のSta 1/5には同じく5inロケット弾ズニー4発を搭載するロケット・ポッド2基。内側Sta 2/4には2.75inFFAR7発入りポッド2基を吊り下げている。VAL-4は1969年1月、米本土で編成された部隊で、使用機のニックネーム"ブロンコ"にちなみ"ブラック・ポニーズ"をそのニックネームとした。VAL-4の編成目的は、メコン川流域で活発化していた小型舟艇による解放戦線側の武器補給活動を、監視、阻止するもので、米海軍の軽ヘリ攻撃飛行隊HAL-3(UH-1Bを使用)、米海軍スウィフト・ボート(PCF)とチームを組み、空水協同の作戦実施を命じられた。編成早々の1969年4月、VAL-4は海路ベトナムに移動、ビンツイ、ブンタウ(米海軍沿岸監視センターがあった)に基地を置き、実戦に身を投じた。VAL-4の使用したOV-10Aは本来海兵隊の保有機で、1969年初頭から3年間にわたり18機を借り受けた。1972年、ベトナムを離れると同時に解散して機体は海兵隊に返されたが、この作戦中にVAL-4は3機のOV-10Aを失っている。なお、VAL-4に着任する米海軍の乗員と地上要員は、カリフォルニア州ノースアイランドに基地を置く、本来対潜機S-2の訓練部隊VS-41 DET Yumaの手で訓練を受けた。この分遣隊も、VAL-4解散の目途がたった72年2月に活動を停止した。

[左]サンディエゴ港接岸中の米海軍強襲揚陸艦プリンストン(LPH-5)に積込まれるOV-10A。このようにOV-10Aは、機首のピトー管やプロペラ、機関砲、胴体上面のFMアンテナなどを取りはずすことなく、保護梱包して輸送が可能であった。

〔上〕1969年6月，南ベトナムはブンタウ基地の滑走路からSADミッション(捜索&破壊)に離陸するVAL-4のOV-10A。

〔右〕同年8月，もう1ヵ所のVAL-4のベース，ビンツイ基地を離陸するVAL-4所属機。塗装も真新しい機体で，機外にはAero1C 150Gal増槽しか搭載していない。時期から見て，到着早々の補充機のテスト・フライト，もしくはオリエンテーション・フライトに向かうものと思われる。

〔下〕1969年6月，南ベトナム南部ルン・サット特別地区上空を低空索敵捜索ミッションで飛ぶVAL-4のOV-10A 2機。1番機"Black Pony 15"はBu.No155503で，合計124機生産された海兵隊向けOV-10Aの最終号機にあたる。

[上]1969年6月，メコン・デルタの地上目標に対しロケット弾攻撃をかけるVAL-4のOV-10A"Black Pony 15"。右翼パイロン下のLAU-10/Aロケット弾ポッド後部からオレンジ色の炎が伸び，5inロケット弾ズニーはチューブを出るや4枚のフィンを伸ばし，ターゲットに向かって吸い込まれていく。OV-10Aは胴体下スポンソン4ヵ所，翼下パイロン2ヵ所に合計20発のズニーを装備可能で，これを撃ちつくせば基地に帰り，ターンアラウンド時間も短かく，再度，出撃を繰り返す小技の利く手軽な地上攻撃機でもあった。

[中]雲間にメコン・デルタの平野を見つつ飛ぶVAL-4のOV-10A。1番機"Black Pony 7"はロケット弾ポッドのほかに，胴体センターラインのステーション(Sta.3)にMk.4 Mod 0 20㎜HIPEGガンポッドを搭載している。

[下]共産側の迫撃砲やロケット砲攻撃から機を守るシェルターにはさまれたブンタウ基地のフライトラインに，ミッションを終えたOV-10Aが帰ってくる。機首から自力で入るOV-10Aは，得意のステアリングを利かして狭いシェルターの中でくるりと回り，エンジンを停止する。すぐさまVAL-4のオードナンス・マンが，手をつくして硝煙にすすけたポッドをチェックした後，ズニーの再装填に入る。スポンソン4ヵ所，主翼下2ヵ所の合計6基のポッドに20本のズニー・ロケット弾を滑り込ませてロックする。エンジンが冷える間もなく，次のミッションが待っている。主翼に登り，5ヵ所の給油口からJP-5ジェット燃料を入れれば，あとはパイロットの搭乗を待つだけとなる。パイロット，コパイロットが，飛行服に汗をにじませ，コクピットに入る。クルーチーフがヘルメットを手渡し，エンジンスタート。OV-10は今日2回目のミッションに離陸して行く。

[上]1972年10月，ナコンパノム基地を離陸，タイ国上空を飛ぶ米空軍23TASSのOV-10A．この64-695は米空軍のペーブ・ネイル・プロジェクトにより15機改造されたうちの1機である．ペーブ・ネイル計画はOV-10Aにも夜間の目標指示能力を与えようとしたもので，前脚直後にレーザ誘導爆弾用のレーザ照射ポッドとレーザ測距器を，左胴体後部にはLORAN受信アンテナ，コクピットに安定型夜間ペリスコープ・サイトを装備して1971年からベトナムの戦場で実戦テストを兼ねた運用が行なわれたが，1974年にこの改造機は全機退役，搭載機器を降して通常のOV-10Aに戻された．23TASSは1968年，南ベトナムのタンソンニュット基地に展開，ベトナム撤兵後はタイに移動している．主翼パイロンにA-37用の100Gal増槽を装着していることに注意．

[中]米軍全体としても最後の東南アジア駐留部隊となった23TASSが最後のミッションから帰投した．1973年8月15日，タイ国ウボン空軍基地にあった23TASSは，この4機の飛行を最後にミッションを完了した．

[下]1970年5月，タイ国ナコンパノム基地近くの訓練レンジ上空を飛ぶ米空軍のFAC機ペア，セスナO-2Aスーパースカイマスターと，23TASSのOV-10Aブロンコ．2機とも，4発のFFARを収容したポッドを，それぞれ2本ずつ装備している．米空軍では，OV-10AをFAC任務に専任させていたところが，海軍・海兵隊と異なる．海軍・海兵隊はOV-10Aに軽攻撃の任務も加えており，実際に装備した武装もバラエティに富んでいた．一方，米空軍はもっぱらスモーク，フレアーなどのマーカーを，後続の攻撃隊の目標となるよう発射することに専念した．

シリーズ アメリカ・ジェット戦闘機〈5〉

McDonnell F-3 Demon
マクダネルF-3デモン

▲ 1963年3月7日，VAH-11のKA-3B(AB-604/142656)から空中給油を受けるVF-14所属F-3B(AB-108/143404)と，それを見守るVFP-62 Det.42のRF-8A(AB-919/145647)。F-3系列はF-8シリーズと同様，設計当初は空中給油プローブを装備しておらず，生産時に急拠胴体右上方に備えられた。その位置はF-8系とまったく対称であった。

ダグラスF4D-1(F-6A) スカイレイと並んで1950年代後半から1960年代前期にかけて、米海軍の艦上全天候戦闘部隊の屋台骨を支えたマクダネルF3H (F-3) デモンは、マクダネル社の前作F2H-2Nバンシーで実現し、F2H-3/4で確立された亜音速単座全天候万能艦上ジェット戦闘機のカテゴリーを遷音速域に持ち込み、1960年代中期以降に君臨した次作、M.2.1級のF4H(F-4) ファントムIIの時代の基礎を築いた特筆すべき機体である。しかしF3Hのモックアップが完成した1949年7月の段階では、あくまでも来たるべき遷音速時代の制空戦闘機として設計されており、当初から全天候戦闘機を狙ったものではなかった。その後退翼とアフタバーナ付き軸流ターボジェット・エンジンの組合わせは、すでに空軍向けの試作侵攻戦闘機XF-88ブードゥー〔1948年10月20日初飛行〕である程度の実績を得ていたが、問題は艦上戦闘機としての制約の克服にあった。これに対してF3Hは、長い前脚により迎え角を大きくとり、主翼前縁に全幅にわたるスラットを設け、後縁フラップを組合わせて離着艦時の大揚力を確保し、水平尾翼はオールフライング方式として操縦性を維持する方式で臨んだ。FD-1以来、マクダネル社はジェット・エンジンの吸気および排気ダクトを極力短縮することで、その性能を最大限に引き出すべく傾倒した。つまり、FD-1、F2Hでは主翼付根の翼内にエンジンを装備し、XF-85ではエンジン全長を胴体長とする設計であったし、XF-88は主翼付根の胴体内にエンジンを収容したものの、アフタバーナ後端から後方の胴体を上方にはね上げ、排気を避けてきた。単発のF3Hにおいてもこの思想は一貫しており、吸気口を胴体両側面に開き、一方、排気口はアフタバーナ後端とし、モーメント・アームを確保するために垂直および水平尾翼はさらに後上方へ延びたビーバーテイルと呼ばれる偏平な胴体構造物に取付けた。ジェット・エンジンが急速に発達しつつあった当時は、エンジンの換装を設計に取込んでおく必要があったため、エンジンを重心位置に装備することによって、将来重量の異なったエンジンと換装した際の重心調整を極力抑えるようにしたものであるが、これは、当初搭載されたウエスティング・ハウスJ40の不調からアリソンJ71に換装した際にも安全策として効を奏した。

1948年8月23日、試作契約が結ばれた2機のXF3H-1のうち第1号機(Bu.№125444) は1951年8月7日に初飛行したが、この間に米海軍の方針が変化し、デモンは全天候戦闘機として開発されることになり、1951年3月、250機がF3H-1Nとして発注された。スペリー製のAN/APG-51 FCレーダと、Mk.11 Mod.3光学照準器からなるE-10FCSは、空軍のF-86Dセイバーに装備されたE-3/E-4FCSと同様、2.75inFFARによるリード・コリジョン攻撃のほか、4門の20㎜機関砲Mk.12 Mod 0による攻撃を全天候下で行なえるものであった。しかしF3H-1Nに装備されたJ40-WE-22 (MIL 7,200ℓb, MAX 10,900ℓb。ただし試作機はJ40-WE-8を装備〕は、計画どおりの推力を発揮しないうえ、11件のエンジン・トラブルに起因する事故が発生し、2名の生命と6機を失なう有様であった。マクダネル社は、本来、空軍用に開発されたJ71エンジンへの換装と、主桁前方の翼弦増加により主翼面積の増積を行なった-2N

▼ 攻撃空母サラトガ(CVA-60)の第1カタパルトに誘導されるVF-31所属のF-3B(AC-110/Bu.No.不詳)。AN/APG-51C火器管制レーダを収めたレドームから，前脚にかけての機首下面に2つの円盤状のアンテナ収容部が見えるが，前方のものはAN/ARN-21 Tacan。後方はAN/ARA-25UHF-DF用である。その左側の小さな四角窓はガン・カメラ用。前脚上端の450W滑走灯(AFC155で装備)，その下方のアプローチ・ライト(AFC3で装備)の状況がよくわかる。1963年8月3日の撮影。

の開発によってこれに対処した。結局F3H-1Nは58機が完成しただけで，うち21機は地上機材に供され，残る29機は1955年4月23日に初飛行したプロトタイプ2機を含めて，J71-A-2(MIL14,308ℓb，MAX 14,250ℓb)を装備しF3H-2Nに改造された。

1950年度に-1Nからの改造を含めて106機，1953年度分67機が生産されたF3H-2Nは，1956年3月7日，VF-14を皮切りに配備が開始された。当初-2Nの空対空兵装は，4門の20㎜砲と翼下6ヵ所のパイロンに装着した2.75in FFARポッドからなっていたが，1957年AFC6によって翼下にAero1Aミサイル・ランチャーを装着し，IRH方式のAAM-N-7(AIM-9)サイドワインダー4発を搭載できるようになった。攻撃兵装は主翼下計6ヵ所のAero14，またはAero15ラックに各500ℓbまで，また胴体2ヵ所のAero7Aラックに各3,600ℓbまでの爆装が行なえた。Aero7Aラックには爆弾に換えて282Gal増槽も装着できたほか，右側のものにはMk.7，Mk.28，Mk.43などの核爆弾も装着可能で，AFC14によって搭載されたAero18C ACSによるLABS核攻撃能力を備え，胴体右上方に標準装備として取付けられた半引込み式の空中給油装置と相まって，1958年5月には空中給油による大西洋無着陸横断を実施するなど，長距離戦術核攻撃機としての能力を備えた。

F3H-2Nと並行して生産されたF3H-2Mも全機，当初-1Nとして発注されたもので，1950年度分17機，1953年度分

1963年2月10日，SCB-27C改造エセックス級攻撃空母ボノム・リチャード(CVA-31)のMk.7ナイロン・バリケードに突入したVF-193所属のF-3B(NM-308/143457)。着艦進入時に右主脚に損傷を生じ，緊急着艦となったもの。主翼前縁に均等にバリケードを引っかけ，制動力の局部的集中を避けるため，ASC77により内翼前縁スラットに各2個，外翼前縁スラットに各2枚(うち各1枚は境界層板と兼用)バリア・フックを装備したが，それらがうまく利いている様子がわかる。

63機がAN/APG-51A FCレーダとAN/APA-127コンピュータを搭載し，-2Nの武装に加えて翼下にAero3Aミサイル・ランチャーを介して装着するSARH方式のAAM-N-2(AIM-7A)スパローⅠ4発を運用できた。その1号機は1955年8月23日に進空し，1958年末にはVF-64に配備され，攻撃空母ミッドウェーに搭載されて西太平洋に展開した。

1956―58年度に計315機発注され,239機完成したF3H-2は，接尾記号はないもののFCレーダをAN/APG-51Bまたは-51Cに換装した機体で，-2Nの武装に加え主翼下のAero4Aミサイル・ランチャーに装着する4発のSARH方式のAAM-N-6(AIM-7C/D)スパローⅢ運用能力を持ち，一層充実した空対空能力を備えるに至った。またAFC133によって残存していた-2Nは全機-2に改造された。

結局3機種が実用化され，1964年8月31日にVF-161の最後のデモンが退役するまでの8年間に通算19個の飛行隊で使用されたが，その間には悪天候時，水滴吸入によってフレーム・アウトするJ71-A-2に換えて雨滴防止装置付きJ71-A-2Eの装備，射出座席をマーチンベーカーMk.5への換装など数々の改造が加えられ，後継機のF-4ファントムにバトンタッチした。

なお1962年9月，F3H-2はF-3B，F3H-2NはF-3C,F3H-2MはMF-3Bと改称された。

▶ AIM-7スパローIII AAMを装備して飛行するF3H-2N(Bu.No.137011)。F3H-2Nに搭載されたAN/APG-51FCSにはSARH方式AAMの運用能力はなく、1957年3月15日発令のAFC6によりIRH方式のAIM-9サイドワインダーAAMのみを搭載していたが、1959年6月26日発令のAFC79によりFCSがAN/APG-51Cに換装されるに至って、AIM-7の運用能力を備えた。これにともない機種名もF3H-2と変更されたが、1960年撮影のこの写真ではまだF3H-2Nのままで、空中給油プローブも未装備である。

▲ 攻撃空母サラトガ(CVA-60)の艦橋を背に翼を休めるVF-31所属のF3H-2(AC-112/143584)。国籍標識上に見える3個の突起は搭乗用ステップで、主翼後縁からウォークウェイを歩いたパイロットは、これに左、右、左の順で足をかけてコクピットに入るようになっていた。

▼ NAOTSチャイナレイクにおいて兵装搭載試験に当たったF3H-1N(Bu.No.不詳)。胴下右側Sta.5のAero 7Aラックには1,000lb爆弾Mk 83が搭載されている。

▼ 1961年夏のベルリン危機を反映し，8月21日に編成されたCVG-13傘下の全天候戦闘飛行隊として就役直後の攻撃空母コンステレーション(CVA-64)に配備されたVF-131所属のF3H-2(AE-107/145242, AE-106/143412)。胴体と垂直尾翼の帯はスコードロン・カラーのインシグニアレッドに黒のふちどり，白星が配されている。このVF-131は翌1962年10月1日には，ほかのCVG-13部隊とともに解隊され，きわめて短命に終わった。

▼ 母港メイポートで攻撃空母シャングリ・ラ(CVA-38)に搭載されるVF-13所属のF-3B(AK-140/143492)。胴体と垂直尾翼の帯はインシグニアレッド。翼下左側Sta 4の282Gal. 増槽は，同じく右側のSta 5にも装備可能で，この装備形式はF-101ブードゥーにも踏襲された。ただし，F-101が核爆弾を胴体中心線上に装備したのに対し，F-3ではSta 9を核爆弾専用として当てていた。

▼ 攻撃空母ハンコック(CVA-19)の右舷後方エレベーターで，飛行甲板に上げられるVF-213所属のF3H-2(NP-303/146957)。左内翼下のSta.3にはAero 1Aランチャーを介してAAM-N-7サイドワインダーが，右外翼下のSta.8にはAero 4Aランチャーを介してAAM-N-6スパローIIIが搭載されており，2門のMk.12 20mm機関砲と相まって今日でも通用する強力な空対空兵装の完成がよくわかる。1962年2月12日の撮影。

▼ 1962年8月21日，攻撃空母タイコンデロガ(CVA-14)艦上で当時開発中であったXKD2B-1(後にAQM-37Aとして実用化)を装備準備中のF-3B(133566)。全面インタナショナルオレンジに塗装したこの無人標的機は，プリ・パッケージされた液体燃料ロケットを動力とし，低空でマッハ0.9，高度20,000ftでマッハ2.0の性能を持つ。そして事前にセットされたプログラムに従って飛行し，各種ミサイルの標的となる。

▲　1963年1月18日，第7艦隊への展開に備えてORIを受ける攻撃空母タイコンデロガ(CVA-14)上のVF-54所属F-3B(NF-202/145271，NF-203/Bu.No.不詳，NF-210/143464)。左舷の2機がAIM-7スパローを装備しているのに対し，NF-210は左翼後方にレーダ要撃用のAero 36または36Aデルマー標的を装備したAero 38Aランチャーを装備しており，Aero 37または43リールに収容した35,500～47,600ftのピアノ線でこれを曳航する。

▼ 夜間の要撃訓練を終えて，夜明けの太陽を背に攻撃空母レキシントン(CVA-16)に帰投するVF-213のF3H-2。デモンは1957年から1963年にかけての5年間を，ライバルのF4D-1(F-6A)スカイレイとともに米海軍全天候戦闘機を担ったが，レーダ・アクティブ・ホーミング方式によりオール・アスペクト要撃能力のあるスパローI(F3H-2M/MF-3B)およびスパローIII(F3H-2/F-3B)を携え，さらに2,000lb級核爆弾を含む多彩な兵装による攻撃力において，スカイレイに大きく水を開けていた。こうして確立されたデモンの技術は，やがてF-4ファントムIIとして結集するのである。

◀ 1963年5月1日，カリフォルニア沖で展開された演習で，攻撃空母ハンコック(CVA-19)から発進するVF-213のF-3B(NP-307/143467, NP-311/143471)。胴体側面にブラック・ライオン，ライトブルーの地に金星を配した垂直尾翼先端部，ビーバーテイル上にも書かれたモデックスの末尾1～2桁，主翼付根からフラップ上面に曲線を描いて延びた黒のウォークウェイ塗装の様子がよくわかる。主翼付根上面に見えるスポイラは，下面にも一対あり，一定速度以上でエルロンと連動，横操縦を行なうもので，これはF-4ファントムにも踏襲された。

［上］1980年７月12～13の２日間，サンディエゴ沖の空母キティホーク（CV-63）艦上で，NASA所属QSRA実験機が発着艦トライアルを行なった。写真は艦上のトライアルに使われたQSRA実験機NASA No.715で，胴体後部の「NASA」の文字には「NAVY」と書き加えられ，「USS KITTY HAWK」の文字も読める。　　　　（R. L. Lawson）

［中］インドネシア空軍は，ストレッチ型ロッキードC-130-30を軍用としては最初に受領した。C-130H-30は民間型スーパー・ハーキュリーズと同一の4.5m長い胴体を持っている。インドネシア空軍は1980年にC-130H 10機を発注，これらに加えてC-130Hを追加購入した。　　　　（Lockheed）

［下］米海軍ではVR-1，VR-24，VRC-50の各輸送飛行隊が連絡・人員輸送機としてCT-39Gセイバーライナーを運用しているが，最近は写真のように予備役航空部隊司令専用機としても使われている。機首の文字は同機のコールサイン"RAT 02"　　　　（R. L. Lawson）

[右]1980年7月に初飛行した後，フライト・テストに入ったマクダネルダグラスKC-10Aエクステンダーの配備先は当初からルイジアナ州バークスデール空軍基地の2BWと決まっているが，これに加えて米空軍予備役420ARSがKC-10を運用することになった。420ARSのクルー・トレーニングは近く開始されるが，使用機は2BWの所属で，MACのC-5，C-141を予備役部隊が運用する方式はKC-10にも採用されることになった。KC-10Aは1980〜81年の2年間に6号機まで納入され，ゆくゆくは100機を装備する。　　(MDC)

[中左]1980年10月14日，サンディエゴ軍港接岸中の強襲揚陸艦タラワ(LHA-1)に着艦したVMA-513DET A所属のAV-8Aハリアー。アリゾナ州ユマに本隊を置くVMA-513は，沖縄の嘉手納にVMA-231，VMA-542と並んでローテーションとしてDET Bを派遣するほか，写真のように臨時ではあるが強襲揚陸艦LHAやヘリ空母LPHにも分遣隊を出している。

[中右]接岸中のタラワ飛行甲板に着艦，誘導されるVMA-513DET AのAV-8A（WF-30/158975）。

[中下]フォーメーションを解き，VTOL着艦したAV-8A(WF-32/158695)。VMA-513DET Aを載せたタラワはその後，西太平洋方面への航海に出て現在は極東海域に入っている。　　(USMC)

[下]899Sqn.シーハリアー「RS 」，キャンベラが並ぶ英海軍ヨービルトン基地フライトラインに，はさまれた格好で並ぶ米海兵隊VMA-231のAV-8A。手前からCG-10/159240，CG-17/159238，CG-23/159232，CG-04/158969，CG/159258の各機である。これらもタラワ同様，ヘリ空母から飛来したものと見られる　　(ママ)

PHOTO NEWS(Domestic)

〔上・中〕10月5日，横田基地に飛来したE-4B（75-0125）。B型は高周波の衛星通信システム（胴体上部の盛りあがりは，そのアンテナ収容部），LF/VLF（超/極低周波）通信システムを追加，発電機を1,200KVAに強化するなどした新型コマンド・ポスト機で，運用はSAC司令部があるネブラスカ州オファット空軍基地55SRW/1ACCSが当たっている。

（撮影・高橋泰彦）

〔下〕小雨模様の10月25日，横田基地において去る6月，沖縄嘉手納基地に配備されて以来，初めてのE-3A公開が行なわれた。特に今回は機体内部の戦術管制席や情報処理施設の一部が公開され注目を集めた。

[上]10月27日，羽田空港に着陸するスペイン空軍所属のVIP機DC-8-52(401-01)。同機は国賓として来日したスペインのファン・カルロス一世国王，ソフィア王妃ら一行を乗せてきたもの。
[右]新塗装になったFAA[連邦航空局]のT-39セイバーライナー。従来の赤・白のツートン・カラーに替えて，胴体は白，垂直尾翼が青に塗られている。
(撮影・古川計夫)

[上]このほど日本航空から，ペルーのAeronaves Del Peruへ売却されたDC-8F-55(JA8018)。1980年10月11日，羽田空港で撮影。(撮影・鈴木宣勝)

[右]9月下旬，嘉手納基地に飛来した韓国烏山基地，51CW，36TFSのF-4E(68-430)。シャークティースに加えて，垂直尾翼には演習の識別用と思われる白い大きな数字が書かれている。現在36TFSは，クラーク基地3TFWのF-4Eとともに嘉手納基地18TFWのF-15に対するダート・ターゲットの曳航サービスを行なっている。(撮影・田名一夫)

★航空祭レポート★

秋は航空祭のシーズンでもある。10月に開催された基地公開は木更津，明野，芦屋，美保と，毎週日曜日ごとに目白押しの感がある。ここでは10月から11月初めにかけて行なわれたいくつかの航空祭の様子をレポートしてみよう。

10月10日「体育の日」，千葉県の陸上自衛隊木更津基地が一般に公開された。当日は第1ヘリコプタ団による恒例のヘリボーンや第1空挺団のパラシュート降下などのほか，ハンガー内では復元作業中の陸軍戦闘機も公開され，集まったファンを喜ばせた。中段は迫力あるヘリボーン訓練の模様，また注目のAH-1Sも地上展示が行なわれた（左）。（撮影・高橋泰彦）

10月12日には陸上自衛隊航空学校がある三重県の明野基地が公開され，当日はときおり薄日が射すものの曇り空のあいにくの天候だったが，AH-1SをはじめOH-6D，BK117などがデモフライトをくり広げた（写真上段）。（撮影・林　宗佑）

嘉手納から飛来のF-15Cは夕刻帰途についたが，そのおりにローパスと，アフタバーナを使用しての急上昇を披露した。

（撮影・高橋常彦）

好天に恵まれた11月3日「文化の日」，埼玉県の航空自衛隊入間基地が一般に公開され，家族連れやマニアなど50,000人の人々で賑わった。会場にはUS-1やC-1などお馴染みの自衛隊機のほか，米軍からC-141，C-130，T-39，UH-1N，また沖縄の嘉手納基地からは18TFWのF-15Cが展示機として顔を揃えた。フライトは午前中の各機種編隊飛行に始まり，午後からはお待ちかね，今年度限りでF-86Fによる演技を終えるブルーインパルスのアクロバット飛行が行なわれ，観衆から盛んな拍手を浴びていた。写真はカラー・スモークを引いて離陸するブルーインパルス（中）と，そのメンバーたち。

（本誌・三井一郎）

航空自衛隊千歳基地の近況

北海道の冬の訪れは早い。11月上旬といえば東京では秋たけなわ，南の沖縄では汗ばむ日もあるが，「北国」北海道の冬は早い。11月上旬には小雪が舞う日もあるし，周囲のたたずまいは秋というより冬景色に近い。北海道の表玄関，千歳には航空自衛隊の第2航空団が所在。第203飛行隊のF-104Jと第302飛行隊のF-4EJが「北の守り」に就いており，11月10日から13日にかけて「航空総隊ACM競技会」が開催されるなど，熱い動きを見せている。ここに札幌在住の太田循氏の撮影によるショットで，千歳基地の最近の動きをさぐってみよう。上はブルーの迷彩塗装を施した第302飛行隊のF-4EJ 411号機。

[上]小松から飛来した第6航空団第305飛行隊機。島松演習場での対地支援訓練のため千歳に展開したもので、Sta.2／8にJLAU-3／Aロケット・ポッドを装備している。JLAU-3／Aは70mmロケット弾19発を収容するポッドで、米軍のLAU-3／Aを国産化したもの。航空自衛隊ではF-104、F-4、F-1に装備して、もっぱら対地攻撃に使用している。

[下]クリーン形態で訓練から帰投した第2航空団第203飛行隊のF-104J 635号機。胴体の一部をライトブルーに塗装しており、11月10日からのACM競技会に備えての訓練から帰投したものだろう。

[P.62下]島松演習場での対地支援訓練から帰投した第305飛行隊機を待ちうける武器小隊員。左翼Sta.2にはJLAU-3／A×2基、右翼Sta.8にはNo.200 LBSCという非対称装備をしており、空対地ロケット射撃(JLAU-3／A使用)と爆撃(No.200 LBSC使用)訓練を終えて帰投したところだろう。

〈特　集〉

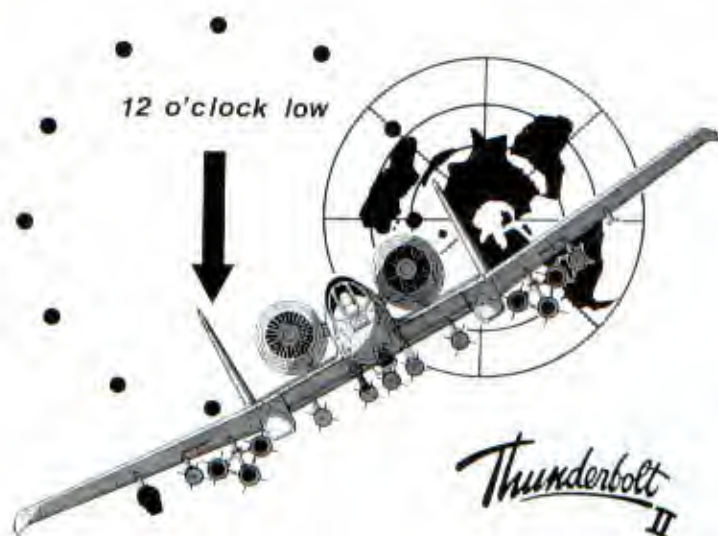
コープ・ノース 81-1

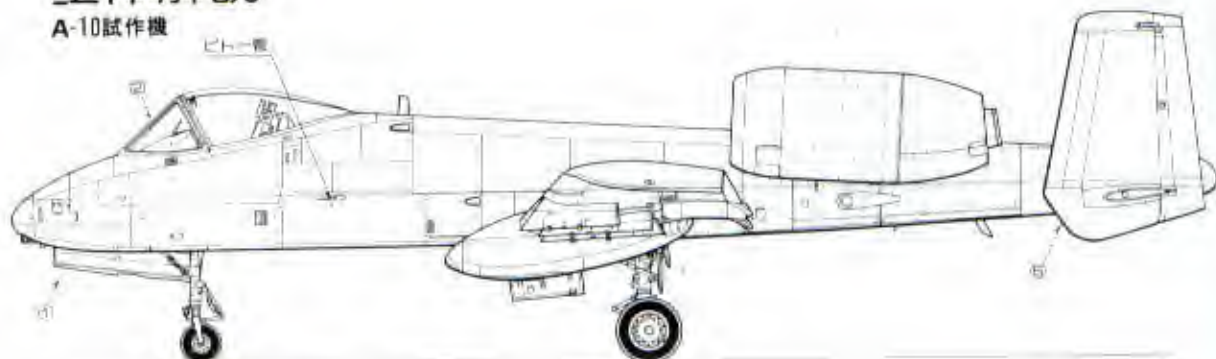
MODELLING MANUAL

FAIRCHILD A-10 THUNDERBOLT II

フェアチャイルドA-10 サンダーボルトII

イラスト・篠原 倍雄 桜井 定和
三井 一郎
解 説・宮本 勲

A-10サンダーボルトIIは、米空軍が初めて開発した近接支援戦闘専用の攻撃機である。1967年3月6日、米空軍が航空機メーカー21社に提示したA-X計画は1970年に具体化、同年12月18日にFHリパブリックおよびノースロップの両社が競争試作を行なうことに決定した。堅実なノースロップのA-9に対し、一方のA-10は大きな翼厚を持つ直線翼と細長い胴体を組合わせ、後部胴体にエンジンをポッド式に取付けるという，およそ近代のジェット機らしからぬ奇妙なスタイルの機体を完成，いずれが採用になるか審査の成行きは大いに注目を集めたが，1973年1月18日，A-10の採用が決定した。その後の開発は比較的順調に進み，1975年10月21日には量産1号機（75-0258）が初飛行，翌年2月14日からはTACへの配備が開始された。現在A-10はTAC/USAFEの3個航空団を編成，近接支援機の主力の座を占めており，ほかにANGの4個飛行隊がA-10への転換を終えている。A-10はそのユニークな姿がモデラーの製作意欲を刺激するのか，発売中のキットは多種類にわたりバラエティ豊富である。ここでは原型から量産型に至るまでの変遷の過程を追うとともにそのディテールをイラストで見て行こう。

全体解説

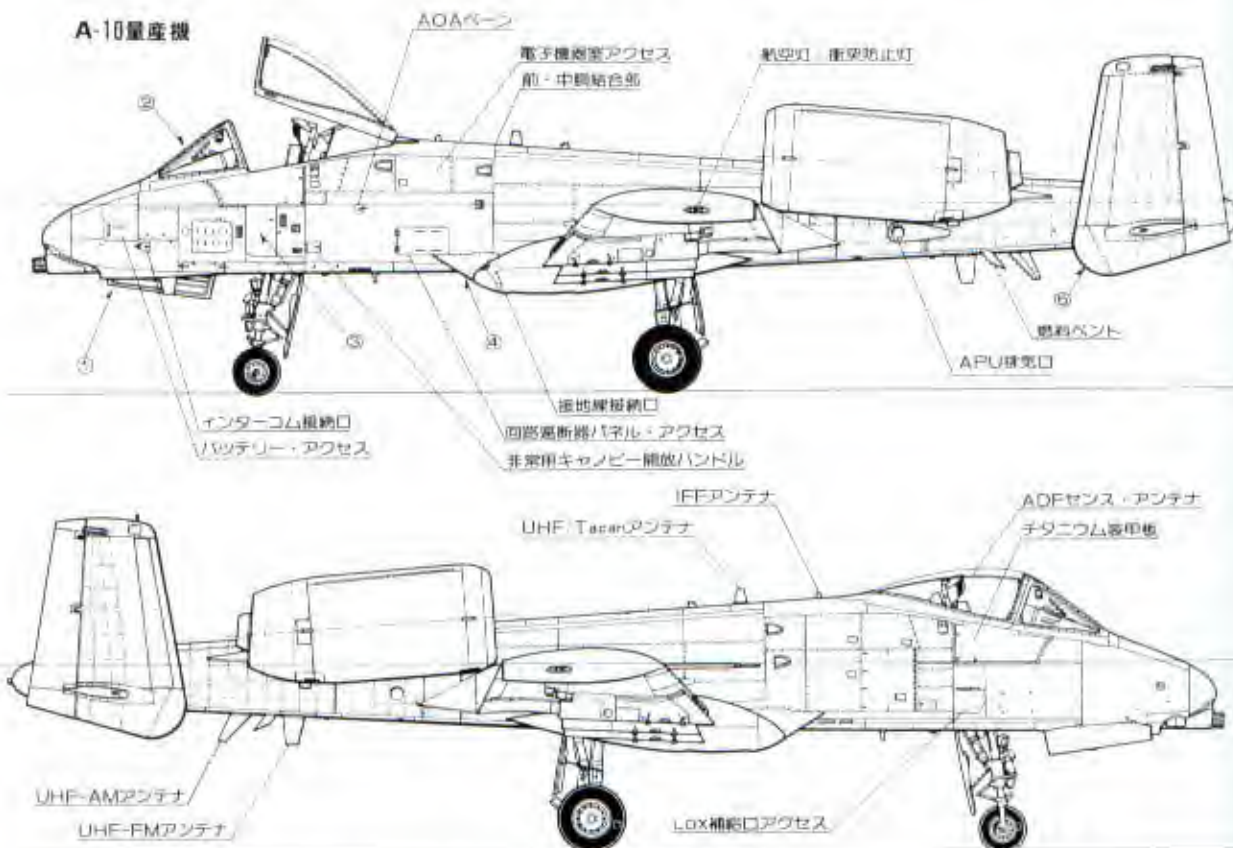
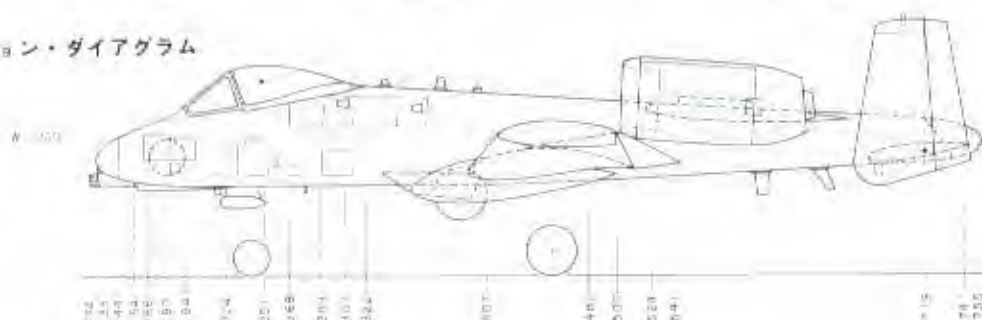
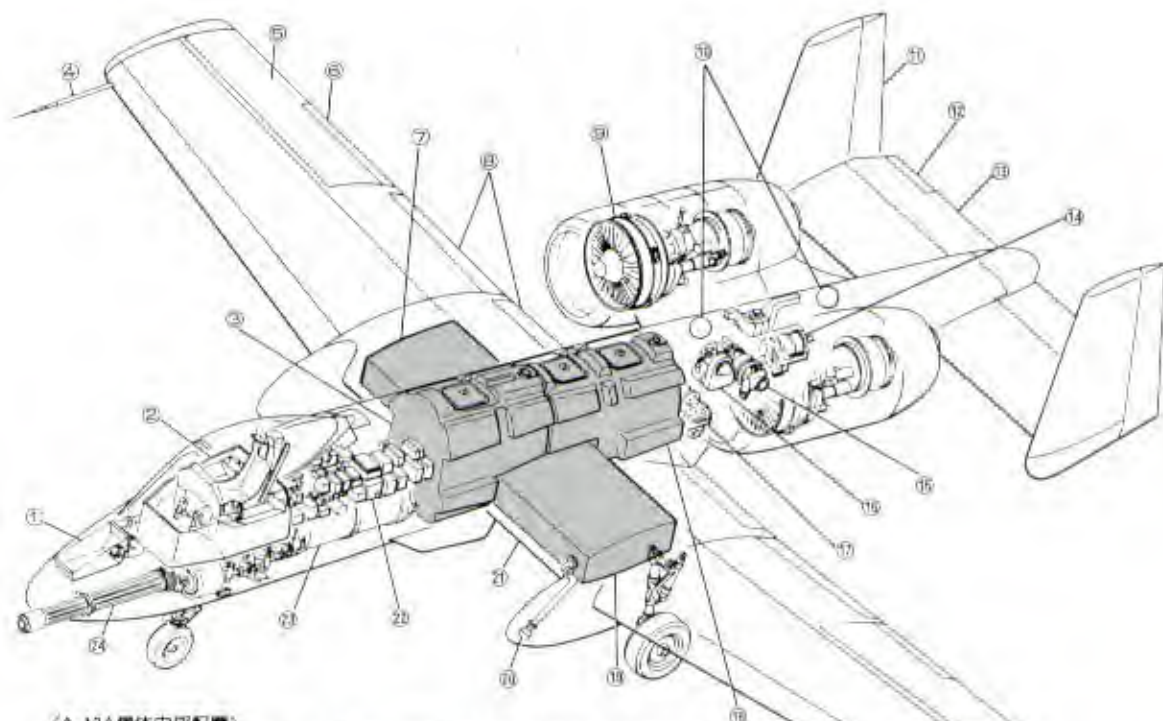
A-10試作機

★A-10試作機と量産機の側面形比較

ノースロップA-9との競争試作の結果，A-10が採用された理由のひとつとして，実用機への移行に際し，本機の方が要改修個所が少ないことが挙げられたが，それでもこの2枚の側面図からかなりの違いを見出せる。主要な改修個所を以下に列記してみよう。

①GAU-8/A 30㎜機関砲の装備にともなう冷却用インテイクの新設と，前脚付近の改修。②離着経始強化のため，前方風防の傾斜を5°減少。③前線基地での運用を考慮した引込み式ステップの設置。④エンジンへの空気流入をスムースにするための主翼付根部改修（ストレーキと内翼前縁スラットの新設）。⑤垂直尾翼の形状変更。

A-10量産機

AOAベーン
電子機器室アクセス
前・中胴結合部
航空灯・衝突防止灯
②
⑤
①
③
④
燃料ベント
APU排気口
接地線接続口
インターコム接続口
回路遮断器パネル・アクセス
バッテリー・アクセス
非常用キャノピー開放ハンドル

IFFアンテナ
UHF/Tacanアンテナ
ADFセンス・アンテナ
チタニウム装甲板
UHF-AMアンテナ
UHF-FMアンテナ
LOX補給口アクセス

ステーション・ダイアグラム

〈A-10A機体内部配置〉
①空中給油受油口，②コクピット装甲板，③主燃料タンク(右エンジン用)，④ピトー管，⑤エルロン／スピードブレーキ，⑥コントロール・タブ，⑦右主翼インテグラル・タンク，⑧フラップ，⑨TF34-GE-100エンジン，⑩消火剤ボトル，⑪ラダー，⑫トリム・タブ，⑬エレベータ，⑭右舷油圧系統リザーバ，⑮APU，⑯ECSユニット，⑰左舷油圧系統リザーバ，⑱左１エンジン用燃料タンク(後方)，⑲左主翼インテグラル・タンク，⑳一点式加圧燃料補給口，㉑前縁スラット，㉒電子機器室，㉓ドラム弾倉，㉔GAU-8/A 30㎜機関砲。

—胴体構造—

A-10は全長16.25m，全幅17.52m，翼面積は47.01m²に達する大型の機体で，機体規模としては米海軍／海兵隊の全天候阻止攻撃機A-6イントルーダーとほぼ等しい。

胴体は2024および7075アルミ合金を多用するセミモノコック構造で，４本のロンジロンと多数のフレームから成り，そのほとんどを工作が容易な二次曲面で構成すると同時に，同一断面の使用というシンプリシティ追求に徹した設計方針が貫かれている。構造的には前胴，中胴および後胴の３部分に分かれ，中胴下面には低翼配置の主翼を配置，胴体内をキャリー・スルーが貫通している。

その内部配置は，前胴が空中給油受油装置と30㎜GAU-8/A機関砲，コクピット，GAU-8/Aのドラム弾倉ならびに電子機器室，中胴はほとんどが燃料タンクのスペースで，後胴には上部にポッド式エンジンのパイロンが載り，内部はＡＰＵおよび油圧機器の収容スペースに当てられている。機首部分はフォルクスワーゲン１台分に匹敵する巨大なGAU-8/A機関砲と，そのドラム弾倉に占領されており，その発射軸線を胴体中心線上に置くことで，15,000馬力という発射時の反動を構造的に解決する方法をとっている。A-10の外観上の特徴のひとつでもある右側にオフセットした前脚位置は，上記の理由による。

機首上部のコクピット前方には空中給油受油口(UARRSI：Universal Air-refueling Receptacle／Slipway Installationと呼んでいる)があり，その後方のコクピットは1.5in厚のチタニウム合金製装甲板で周囲を囲まれ，この装甲自体が胴体構造の一部となっている。コクピットの装甲は，最大厚さ1.5inのチタニウム合金板を組合わせてボルト締めし，ちょうどバス・タブ状にスッポリ囲んだもので，23㎜機関砲の被弾にも耐え得る。なお脱出装置は高度ゼロ,速度ゼロ，から450ktもしくはマッハ0.75のいずれか低い方までという広い速度範囲において安全に脱出できるものを装備している。

A-10のエスケープ・システムは射出座席と空中投棄可能なキャノピーから構成され，スルー・キャノピー脱出も可能である。キャノピーはF-15/F-16と同様のバブル型で，後上方360°の視界を確保しており，量産機の前方風防は避弾経始強化のため，試作機よりも傾斜角を5°減らしているが，それでもなお機首越しに20°下方まで見通せる。キャノピーの材質はストレッチ・タイプのアクリル・プラスチックを用いており，開閉は電動式である。またマニュアル操作も可能で，脱出時にはバリスチック機構によりキャノピーを投棄できる。

コクピットへの乗降には引込み式のボーディング・ラダーを使用する。本機は支援設備の乏しい前線基地からの運用を前提とするため，コクピット左下方に引込み式のボーディング・ラダーを備えており，スイッチ操作によりラダー・ドアを開けばステップは自重で引出される。

コクピット後方の前胴部分は，左舷側が通信／航法装置，右舷側は操縦装置と兵装システム機器の収納スペースで，これらの下方に巨大なGAU-8/A機関砲のドラム弾倉が位置している。前胴と中胴結合部の下面には整流用ストレーキが左右各1枚あり，中胴内部には容量525Galの主燃料タンク２個が収まっている。

後胴の上部には胴体よりも太いエンジンがポッド式に取付けられており，その類例のないエンジン装備方法には危惧の念を抱く声も大きかったが，リパブリック社では主翼の空力効率を高め，構造を簡素化できる，エンジンのFOD「異物吸入」に対する安全性，胴体構造を簡略化できる。エンジンの換装が容易などの利点を挙げており，これまでにエンジンの装備方法に起因するトラブルの発生は聞かないから，当初の危惧は周囲の老婆心にすぎなかったのだろう。

—主　翼—

本機の主翼はおよそジェット機らしからぬ旧形に近い直線翼で，しかも翼厚はきわめて厚く，胴体の形状ともども高性能機のイメージにはほど遠い。

アルミニウム・アロイの3本桁構造で，同一弦長の中央翼と，ややテーパーのついた外翼から構成され，翼端が大きくドループしているのは翼端失速を防止するためである。中央翼の前・後主桁の4ヵ所で胴体と結合されており，中央翼および外翼後縁の50％をファウラー・フラップが占め，外翼のこれまた大きなエルロンは横操縦のほか，上下2枚に分かれてスピードブレーキとしても働く。また中央翼の前縁にはツー・ポジション式のスラットがあり，これは大迎え角におけるエンジンへの空気流をスムースにしてエンジン・ストールを防止する機能を果たす。

前述のとおり，横方向の操縦は左右のエルロンで行なうが，エルロンはまたスピードブレーキの機能を併せ持っており，上下2枚に分けて開いた場合はスピードブレーキとして働く。なおスピードブレーキは，飛行中はポジション・リミット・スイッチの働きにより開き角が80％に制限されるほか，スピードブレーキ使用時には自動的にピッチ・トリムを補正してノーズアップを防止する。

フラップは左右2枚ずつに分かれたファウラー式で，離着陸時には20°下がる。

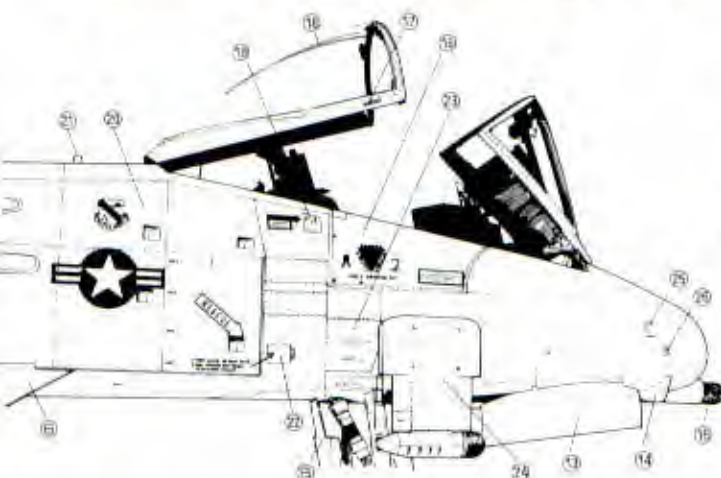
主翼下面には兵装パイロンが11ヵ所ズラリと並んでおり，搭載兵装と地上との十分なクリアランスを得るため長くなった脚柱は主翼に設けたナセル内に収め，引込み状態でもタイヤの⅓を露出させるという大胆な手法をとることでさまざまな問題点を解決している。

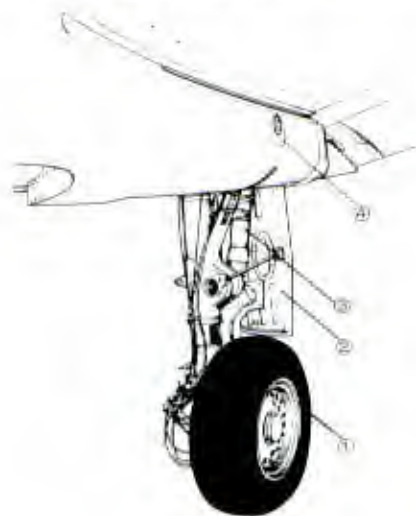
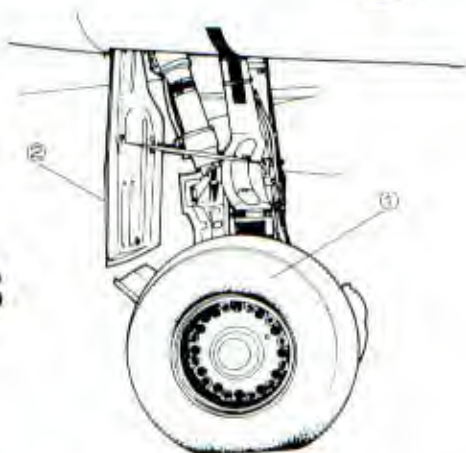
尾翼も主翼と同様，アルミニウム・アロイを構造材に使用しており，水平尾翼は同一弦長で先端に2枚の垂直尾翼を配し，エレベータおよびラダーには左右互換性がある。この一見，古めかしさを感じさせる双垂直尾翼はエンジンの排気を遮蔽する効果を狙っており，赤外線追尾方式の地対空ミサイル対策のひとつでもある。

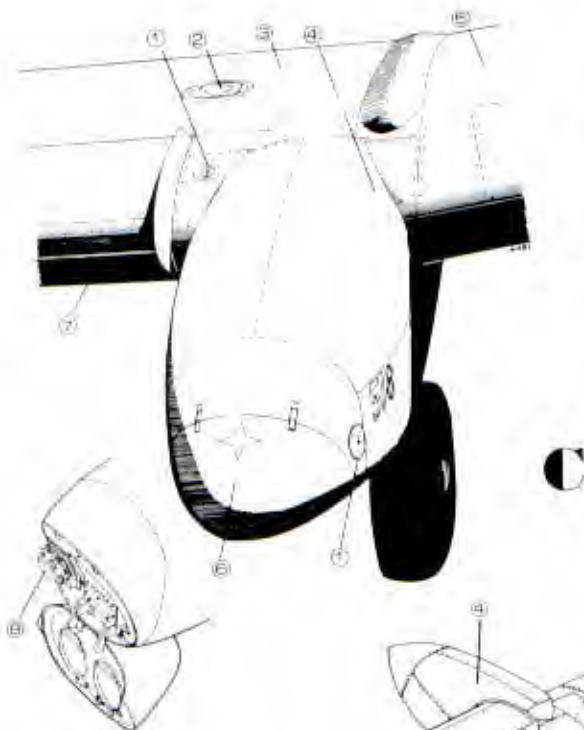
ディテール

〈機首部分〉

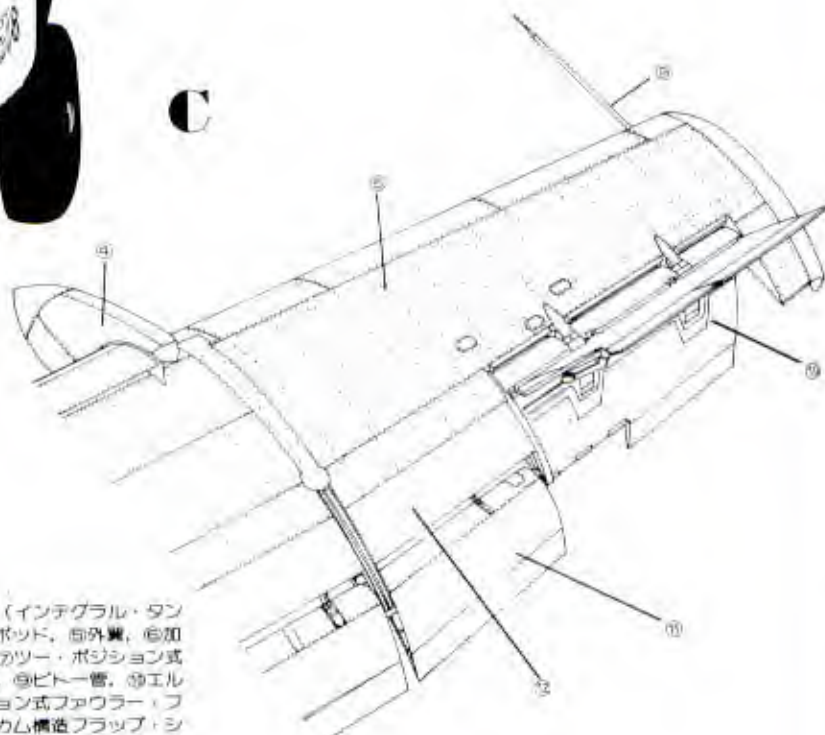
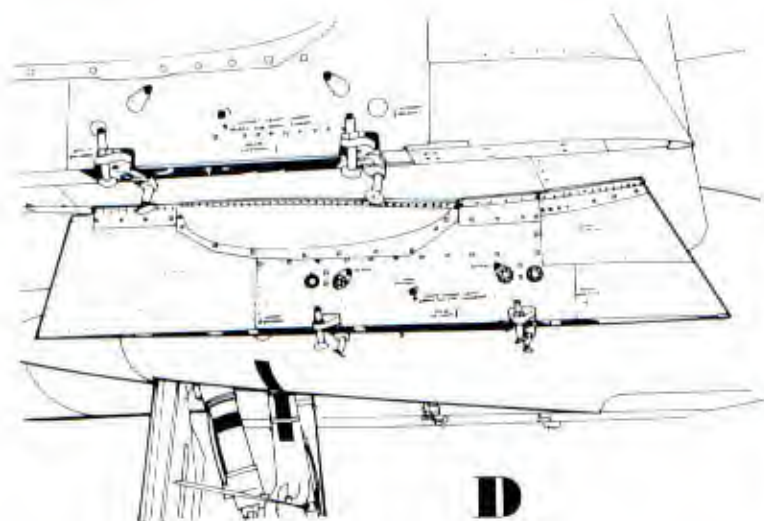
①計測プローブ，②バッテリー室アクセス，③インターコム接続口，④ラダードア，⑤FM-622Aホーミング・アンテナ，⑥ストレーキ，⑦胴体灯（白色），⑧前脚フェアリング，⑨ステアリング・ユニット，⑩着陸／滑走灯，⑪UHFアンテナ，⑫機関砲冷却用ラムエア・インテイク，⑬前脚ドア，⑭OA-8697/ARD ADFループ・アンテナ，⑮GRU-8/A 30㎜機関砲，⑯チタニウム合金製装甲板，⑰機外キャノピー開放ハンドル ⑱ADFセンス・アンテナOA-8697/ARD，⑲キャノピー作動用ディスエンゲージ・ハンドル，⑳電子機器室アクセス，㉑IFFアンテナ，㉒非常用キャノピー投棄アクセス，㉓LOX補給口アクセス，㉔ペーブペニー・ポッド用パイロン，㉕風防洗浄用リセプタクル（S/N76-0512以降の機体のみ），㉖接地線接続口。

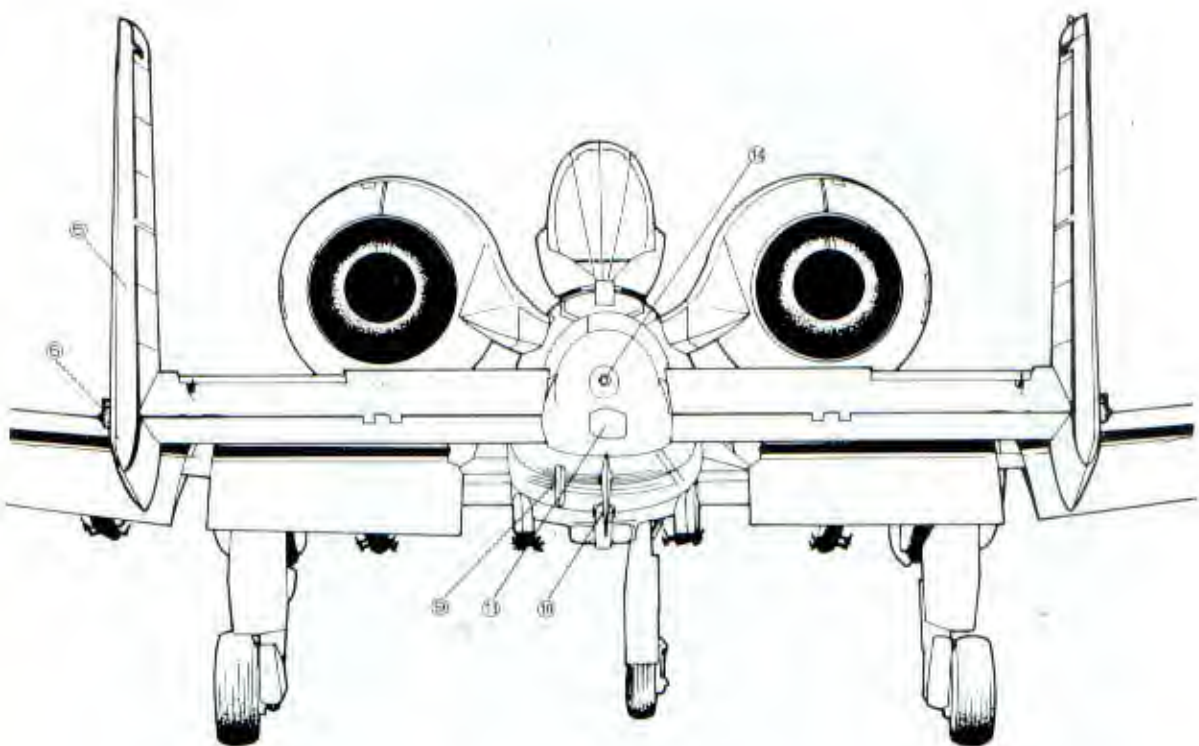
A

〈降着装置〉

降着装置は前脚と主脚から成る通常の3車輪式だが，GAU-8/A 30㎜機関砲を胴体中心線上に装備する関係上，前脚が右側にオフセット配置されているのが大きな特徴である。主脚は中央翼と外翼の結合部にナセルを設け，その中に収容する方式をとっており，前脚は前方へ引込まれる。油圧作動式で，油圧源は左舷系統から供給を受けるほか，右舷側にも補助脚下げ系統があり，故障の際はアキュムレータ内の作動油圧でアップロックを解除，重力と空気力による脚下げとダウンロックを行なえる。
①主車輪（36×11），②主脚フェアリング，③主脚ドラッグ・ストラット，④接地線接続口，⑤主脚ポッド。

B

〈前　脚〉

前脚にはステアリングおよびシミー・ダンパー機構があり，ステアリング・ボタンの操作によって±150°タイヤを操向でき，幅50ftの滑走路上で180°旋回を行なえる。発射時，15,000馬力という大きな反動力を生じるGAU-8/A 30㎜機関砲を胴体中心線近くに装備する関係上（胴体中心よりやや左寄り），前脚は右側に寄っているのが，いかにも特徴的である。

〈主　翼〉

主翼の構造材にはアルミニウム・アロイを多用しており，前縁外翼とフラップ・シュラウド部分の翼上面はハニカム構造，翼端のドループ部はグラスファイバー製である。外翼前縁にはツー・ポジション式のスラットがあり，右舷油圧系統から作動油圧の供給を受ける2個のシリンダーで駆動されるが，これは高揚力装置ではなく，大迎え角姿勢におけるエンジンへの空気流をスムースにしてエンジンのストールを防止する失速防止装置の一部である。

C

①接地線接続口，②重力式燃料給油口（インテグラル・タンク容量：328Gal），③中央翼，④主脚ポッド，⑤外翼，⑥加圧式燃料補給口フェアリング・ドア，⑦ツー・ポジション式前縁スラット，⑧加圧給油アダプター，⑨ピトー管，⑩エルロン，スピードブレーキ，⑪3ポジション式ファウラー・フラップ（離着陸時20°下げる），⑫ハニカム構造フラップ・シュラウド。

〈主翼下ステーションとパイロン〉

A-10の主翼下には外翼6ヵ所（片側3ヵ所），内翼2ヵ所の兵装ステーションがあり，MAU-40/50パイロンを装着し各種兵装を運用できる（搭載兵装については106ページ参照）。胴体下3ヵ所のステーションを含めステーション11ヵ所の搭載量は理屈上28,000lbにおよぶが，機体の総重量制限のため，実際の搭載量はもっと少ない。各ステーションのうち，No.3/4/8/9にはTER-9Aトリプル・エジェクター・ラックを装着できるほか，No.4/6/8ステーションは燃料配管がなされており，600Gal増槽を搭載できる。なお，TER-9Aの飛行中の投下は可能だが，MAU-40/50は投下できない。

〈垂直尾翼/胴体尾部〉

①フィン/垂直尾翼取付けアングル・フェアリング，②ハニカム・パネル，③3桁構造垂直尾翼，④ホイスト・ポイント⑤ハニカム構造ラダー（舵角±25°ただし240KIAS以上では±8°に制限），⑥編隊灯，⑦APU排気口，⑧VHF-FMアンテナ，⑨燃料ベント，⑩VHF-AMアンテナ，⑪ストロボ式衝突防止灯，⑫Tacanアンテナ，⑬AN/ALR-46 RHAW受信アンテナ，⑭尾灯，⑮ホイスト・ポイント。

〈操縦席計器盤〉

①リアビュー・ミラー，②加速度計，③AOA指示器，④ヘッドアップ・ディスプレー，⑤スタンバイ・コンパス，⑥空中給油指示灯，⑦外部兵装投棄ボタン，⑧左エンジン消火ハンドル，⑨APU消火ハンドル，⑩右エンジン消火ハンドル，⑪消火剤放出スイッチ，⑫機関砲レディ・ライト，⑬ステアリング装置エンゲージ指示灯，⑭マーカービーコン灯，⑮キャノピー・アンロック警報灯，⑯RHAW脅威指示器，⑰HUD操作パネル，⑱主警告灯⑲予備姿勢指示器，⑳RHAWアジマス指示器㉑ブランク・パネル（またはUHFチャンネル指示器），㉒時計，㉓AOA指示器，㉔速度計，㉕ADI，㉖昇降計，㉗高度計，㉘TVモニター，㉙アンチスキッド・スイッチ，㉚脚位置指示灯スイッチ，㉛脚位置指示灯，㉜脚操作ハンドル，㉝スピードブレーキ指示器，㉞フラップ位置指示器，㉟兵装操作パネル，㊱HSI，㊲航法モード選択パネル，㊳インターステージ・タービン温度計（左右），㊴エンジン・コア温度計（左右），㊵エンジン・オイル圧力計，㊶ファン温度計（左右），㊷燃料流量計㊸APU回転計，㊹APU排気温度計，㊺作動油圧計（左右両系統），㊻燃料計，㊼非常脚下げハンドル，㊽LST（レーザ・スポットシーカー）操作パネル，㊾回路遮断器パネル。

〈コクピット装甲板〉

コクピットの周囲は図のようにボルトで結合したチタニウム合金の装甲板で覆われ，パイロットおよび計器類の保護には万全を期している。ちなみに機全体の装甲重量は2,887lb にも達し，うち47%がコクピット周囲の保護に当てられている。

〈コクピット〉

A-10の機体全体における装甲重量は2,887lbにも達するが，特に厳重な防弾を施しているのがコクピット周囲で，全体の47%をコクピットの保護に当てている。射出座席はマクダネルダグラス製のACE2を装備しており，高度ゼロ，速度はゼロから最大速度450ktまで，A-10のあらゆる速度域内において安全な脱出が保証されている。

射出座席本体はシート・バケットと背当て，ならびにヘッドレストから成り，パイロットはリジッド・ケース型のサバイバル・キットを尻の下に敷いて，自動開傘式パラシュートを背負うスタイルで座ることになる。パラシュートはアネロイド気圧計により作動し，14,000±1,000ftで自動開傘するほか，14,000ft以下での脱出では射出後ゼロ秒で開傘する。

キャノピーはクラムシェル型で上方に開くが，現在横開き式への変更が検討されており，横開き式とすることで37lbの重量減と，脱出時の安全性向上が見込まれるといわれ，FH社自社開発のA-10複座型は横開きキャノピーを採用している。

〈射出座席〉

①マン／シート・セパレーター，②自動開傘式パラシュート，③座席ホース・ディスコネクト取付け金具，④パラシュート"D"リング，⑤イナーシャ・リール手動操作レバー，⑥非常用酸素供給レバー（T.O.1A-10-534改修前の機体），⑦パーソナル・ロケイタービーコン作動スイッチ，⑧射出ハンドル，⑨サバイバル・キット・モード選択スイッチ ⑩サバイバル・キット，⑪サバイバル・キット・リリースハンドル，⑫ハーネス・レリース，⑬サバイバル・キット・ストラップ，⑭ラップベルト，⑮非常用酸素ホース（T.O.1A-10-534改修前の機体），⑯ショルダー・ハーネス，⑰イナーシャ・リール，⑱ヘッド・ノッカー（地上用安全ピン），⑲キャノピー・ブレーカー。

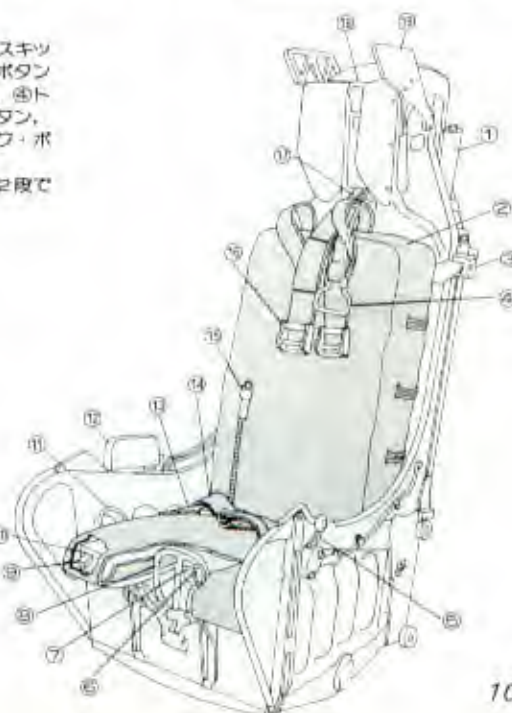
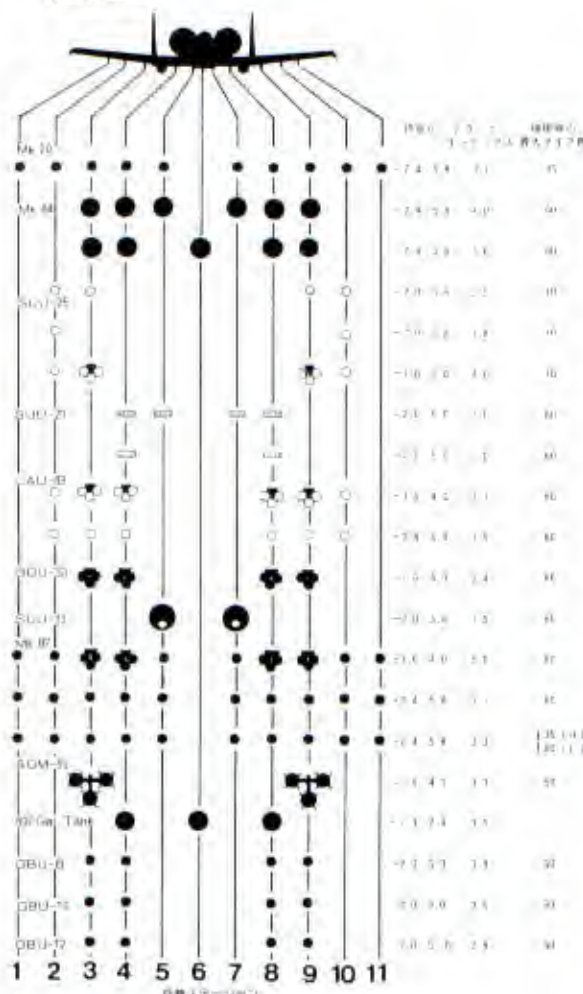
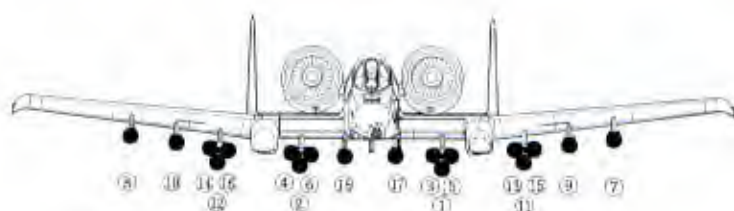
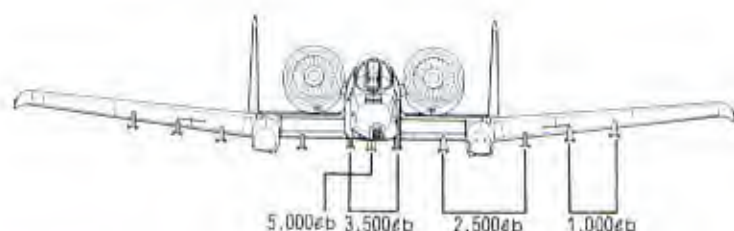
〈操縦桿〉

①SAS（安定増強装置）／アンチスキッド非常解除レバー，②前脚操向ボタン ③カメラ作動／機関砲トリガー，④トリム操作ボタン，⑤兵装投下ボタン，⑥空中給油／ミサイル・トラック・ボタン。

*③は1段でカメラが作動し，2段で機関砲が発射される。

〈スロットル・クォードラント〉

①ミサイル・リジェクト／アンケージ・スイッチ，②フラップ・レバー，③スピードブレーキ・スイッチ，④外部灯火管制スイッチ，⑤左スロットル，⑥右スロットル，⑦マイク・ボタン（S/N75-279以前の機体），⑧マイク・ボタン（75-280以降の機体），⑨右エンジン始動ボタン，⑩左エンジン始動ボタン，⑪AGM-65コントロール・ノブ。

武装

兵装投下順序

パイロン搭載量

―搭載兵装―

A-10Aサンダーボルト IIの攻撃兵装はGAU-8/A 30㎜機関砲1門から成る固定武装のほかは，すべて胴下から主翼全スパンに広がる11基のパイロンに外部装備される。

外部兵装搭載のためには，外翼下面に左右各3ヵ所と内翼下面に左右各1ヵ所，それに胴体下面3ヵ所の計11ヵ所に兵装パイロンがあって，これらのパイロンには右翼先端側から左翼先端まで順にNo.1～11のステーション番号が付されている。各パイロンの容量は，胴下中央(No.6)が5,000lb，胴体外側および内翼(No.4/5/7/8)が各3,500lb，外翼内側(No.3/9)は各2,500lb，外翼の4ヵ所(No.1/2/10/11)は各1,000lbとなっており，その単純合計は28,000lbにも達する。

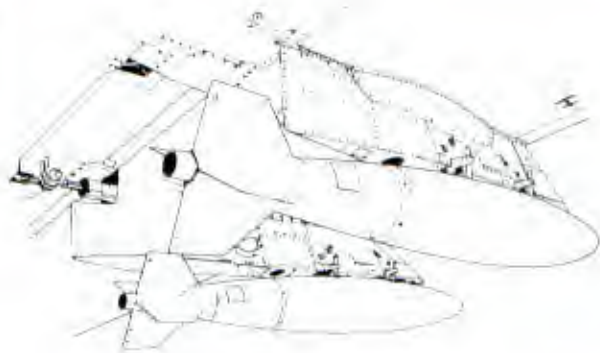
ただしNo.1/11は吊下ラグの間隔が14inで前方発射兵器は装着できず，もっぱらAN/ALQ-119等のECMポッド用に当てている。ほかのパイロンは，すべて14inおよび30inのサスペンション・ラグを備えているが，AGM-65マベリック空対地ミサイル用LAU-88/AランチャーはNo.3/9，TER(トリプル・エジェクターラック)はNo.3/4/8/9の計4ヵ所，20㎜バルカン砲ポッドSUU-23/AはNo.5/7のみ，600Gal増槽はNo.4/6/8の3ヵ所のみといった具合にパイロンの専用化が見られる。ちなみに5,000lbの容量を持つ胴下中央のNo.6は，今のところ600Gal増槽と2,000lbのMk.84爆弾以外の装備は認められていない模様である。

これらの兵装ステーションに搭載できる兵装は各種あるし，その組合わせもバラエティに富んでいて，すべての搭載方法を述べることは不可能だが，ここにオーソライズされている兵装の組合わせの一例を紹介しておこう。

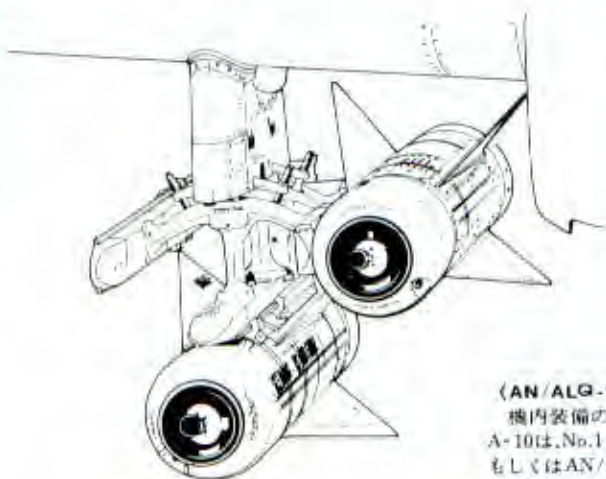
また機首右下面の専用パイロンにはAN/AAS-35(V)ペーブペニー・レーザ目標捕捉装置のポッドを装着できる。AN/AAS-35(V)TISLは他の航空機あるいは地上の友軍が照射するレーザ・ビームの目標からの反射を捉えることにより，目標を捕捉・追尾するもので，左右各90°ずつ，上下方向は下方90°から上方15°の範囲をカバーする。なおレーザ誘導爆弾としては2,000lb級のGBU-10と500lb級のGBU-12があり，A-10はこれらを最大6発(GBU-10は4発)搭載できる。

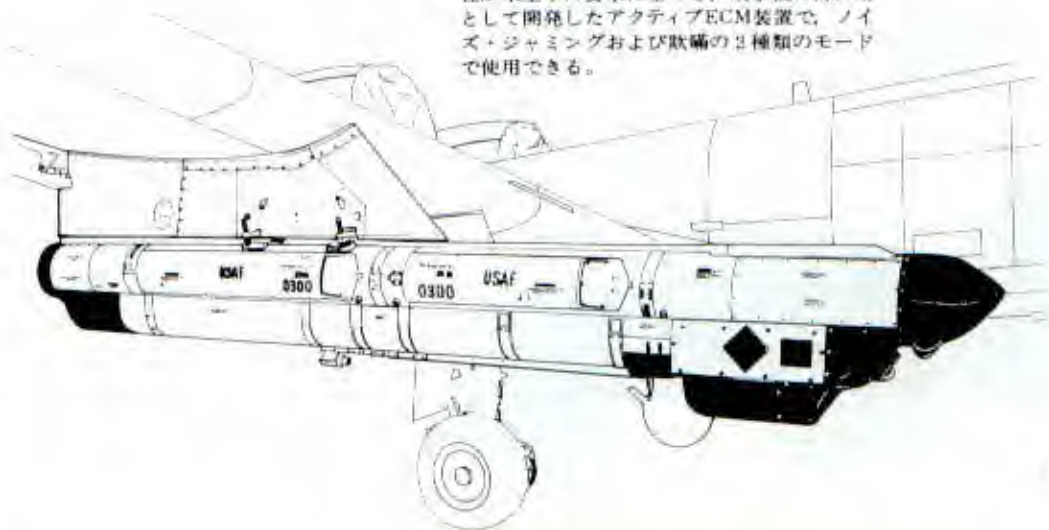
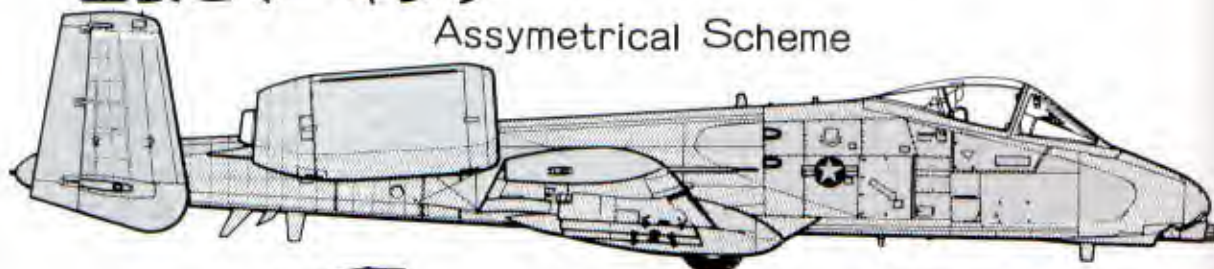
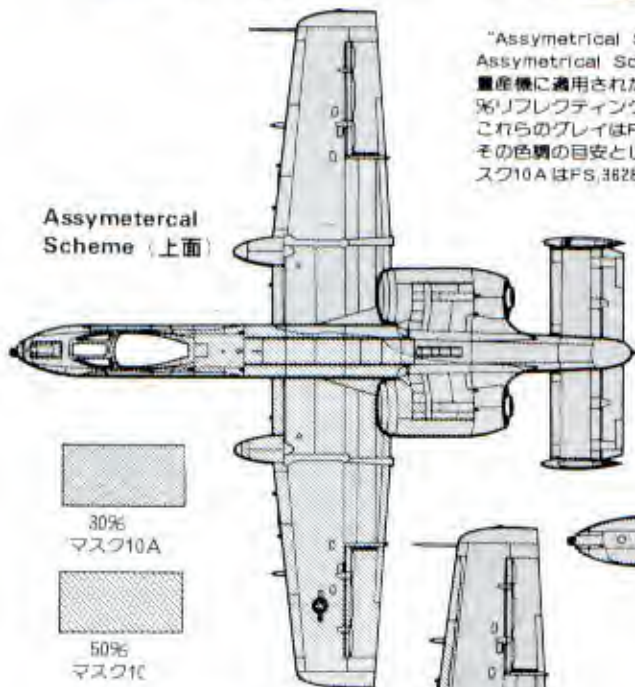
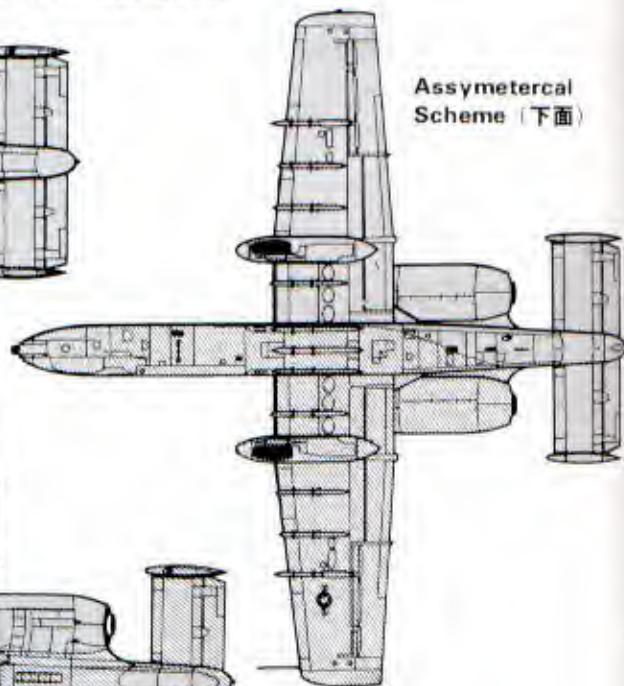
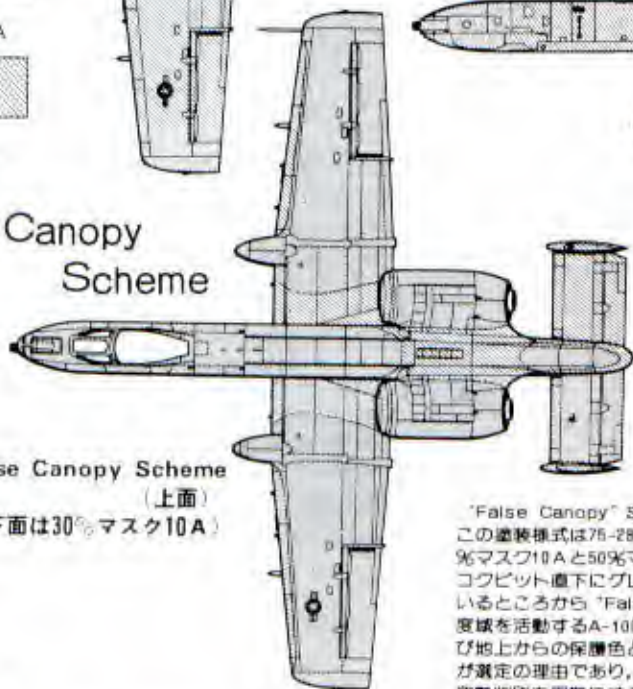
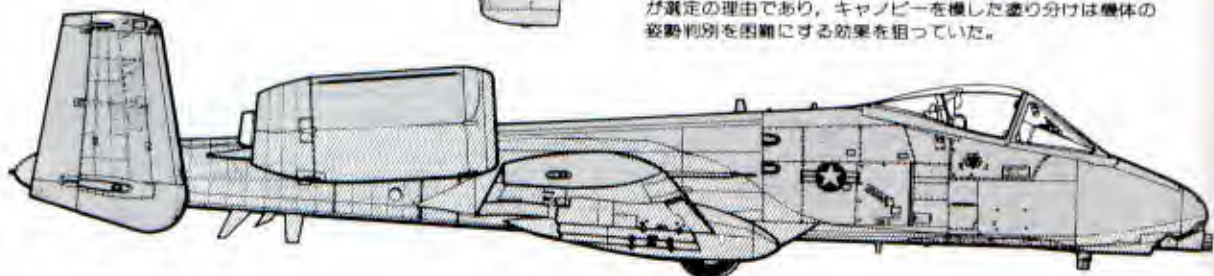
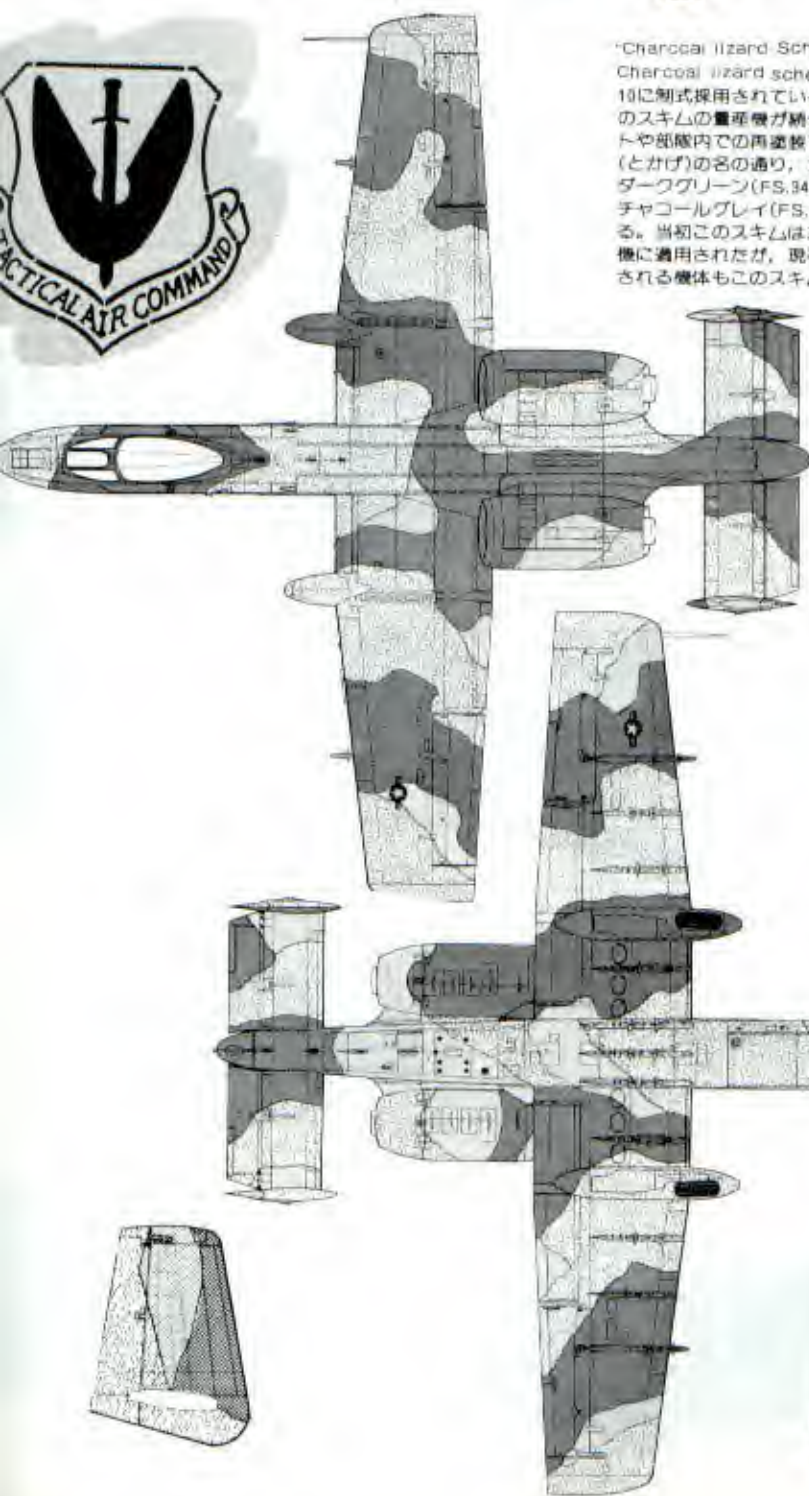
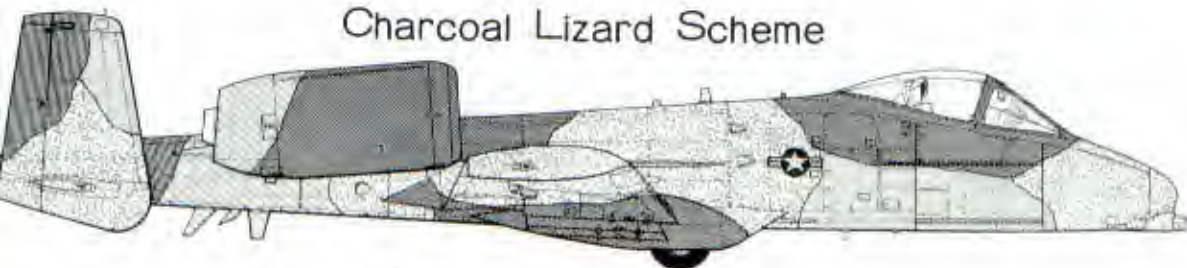
A-10 EXTERNAL STORES LIMITATIONS (CONFIGURATIONS)

〈Mk.82 500lb LDGP〉

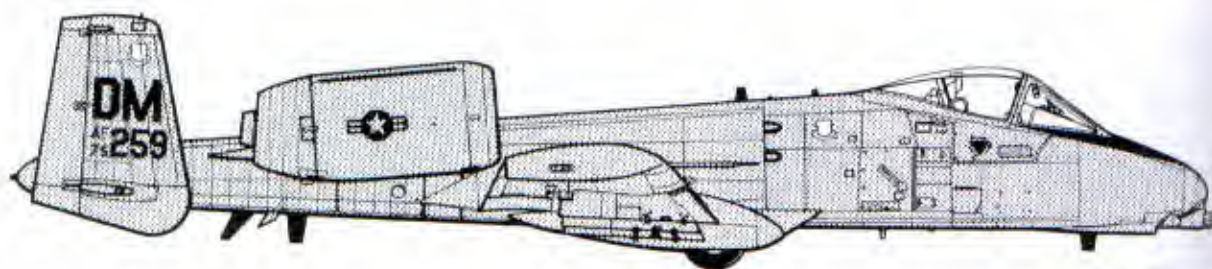
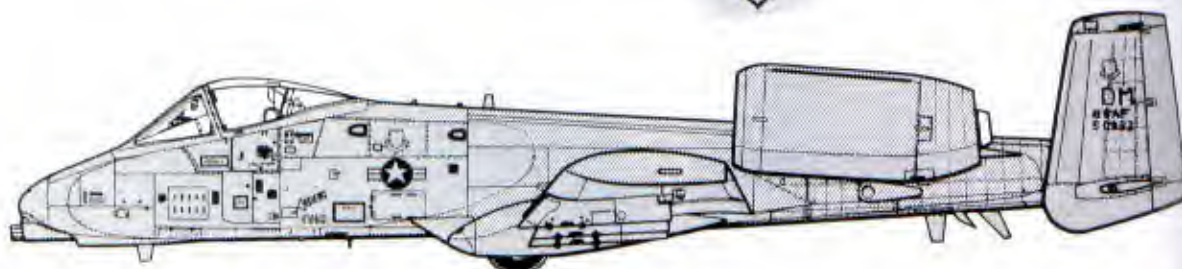
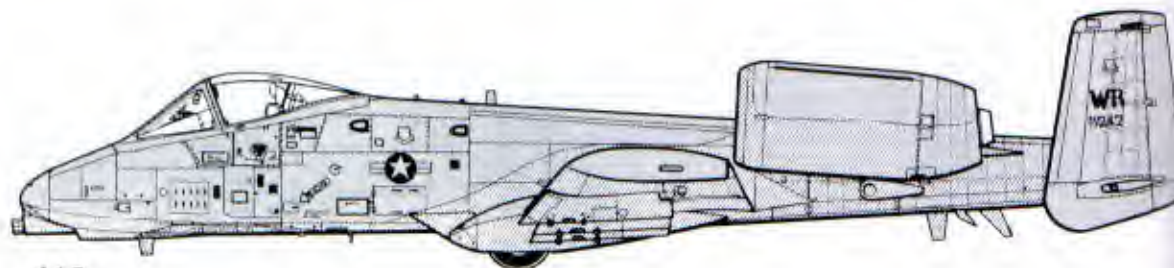
A-10をはじめ、米空・海軍の戦術機がもっとも多用している通常型爆弾でイラストの低抵抗型Mk.82と高抵抗リターデッド型Mk.82SEスネーク・アイがある。A-10の場合No.1－11までのすべてのステーションに搭載することが可能で、No.3/4/8/9ステーションにはTER-9Aラックを介して各3発ずつ搭載できる。

〈AGM-65Aマベリック ASM〉

AGM-65Aマベリックはヒューズ社が開発したテレビ誘導の中距離空対地ミサイルで、目標をミサイル頭部のTVカメラに捉え、パイロットはその映像をコクピットのTVモニター装置で監視。ロックオンして発射すれば自蔵のTVホーミング・システムによって目標を自動追尾する方式であるため、発射後の母機は行動に一切の制約を受けない。AGM-65Aは全長246cm、直径30cm、スパン71cmの安定翼を持ち、サイオコールTX-481固型燃料を使用する2段式ロケット・モーターが動力である。

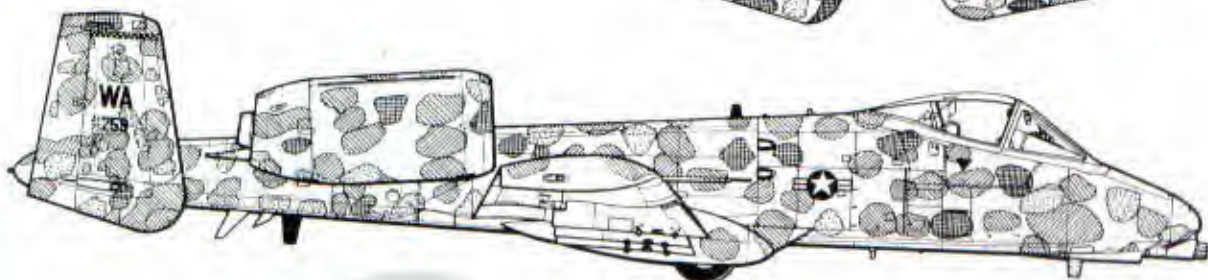
A-10はNo.3/9兵装ステーションにLAU-88/Aランチャーを装着して、このAGM-65A（またはB）を各3発ずつ搭載できる。

〈AN/ALQ-119 ECMポッド〉

機内装備のアクティブECM機材を持たないA-10は、No.1/11ステーションにAN/ALQ-119もしくはAN/ALQ-131などのECMポッドを各1基装着、自己防御用に当てている。AN/ALQ-119（重量876lb）はウエスチング・ハウス社が米空軍の要求に基づき、攻撃機の防御用として開発したアクティブECM装置で、ノイズ・ジャミングおよび欺瞞の2種類のモードで使用できる。

塗装とマーキング

"Assymetrical Scheme"〈S/N 75-265—75-279に適用〉
Assymetrical Scheme（非対称スキム）はS/N 75-265以降，75-279までの初期量産機に適用された塗装様式で，30%リフレクティング・マスク10Aおよび50%リフレクティング・マスク10Aと呼ばれる濃淡2色のグレイを使用したもの。これらのグレイはFS.595A連邦規格のカラー・チャート未掲載の新しいカラー。その色調の目安としては，30%マスク10A（ダークトーン）がFS.36559，50%マスク10AはFS.36280が近いという。

"False Canopy" Scheme〈75-280以降に適用〉
この塗装様式は75-280以降の量産機に適用されたもので，30%マスク10Aと50%マスク10Aを左右対称の塗り分けとし，コクピット直下にグレイFS.36118の"キャノピー"を描いているところから"False Canopy"スキムの名がある。低高度域を活動するA-10にとって，2色濃淡のグレイは上空および地上からの保護色となり，被発見率を低くできるというのが選定の理由であり，キャノピーを模した塗り分けは機体の姿勢判別を困難にする効果を狙っていた。

Charcoal Lizard Scheme

"Charcoal lizard Scheme" (77-265以降に適用)

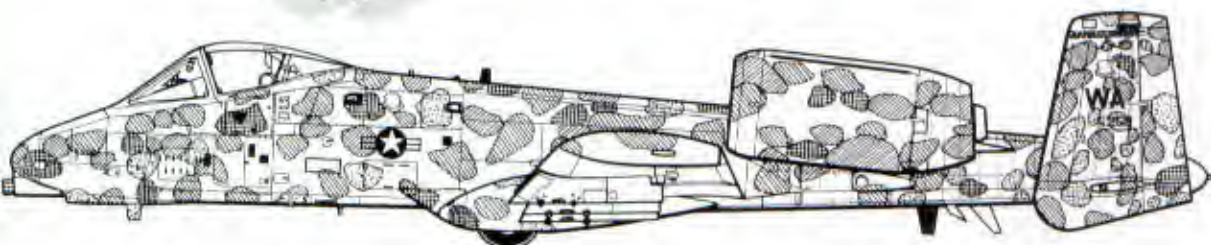
Charcoal lizard schemeは現在米国内外の正規，州空軍のA-10に制式採用されているカラースキムで，77-265を皮切りにこのスキムの量産機が続き，それ以前の機体もIRAN時のリペイントや部隊内での再塗装でリザードに統一される模様。リザード(とかげ)の名の通り，カムフラージュ・パターンはぬめぬめとダークグリーン(FS.34092)，ミディアムグリーン(FS.34102)，チャコールグレイ(FS.36081)が全面に流れるように塗られている。当初このスキムはヨーロピアン・ワンと呼ばれUSAFE所属機に適用されたが，現在はA-10の主流を占め，PACAF に配備される機体もこのスキムが施されることになっている。

〈塗装例-1〉A-10A S/N75-259, 333TFTS/355 TFW
全面ライトゴースグレイFS.36375。機首上面の反射よけは黒。テイルコードと国籍標識は黒。TACおよび355TFWのインシグニアはフル・カラー。エンジン・ポッドの国籍標識は試験的なもの。

〈塗装例-2〉A-10A S/N77-263, 333TFTS/355 TFW
30%マスク10Aおよび50%マスク10Aグレイ2色による非対称塗り分けで，Assymetricalスキムを施した最初の機体。垂直尾翼のラジオコール・ナンバーは「50263」という変則的なもので，国籍標識をはじめとする各マーキングはモノ・トーン。

〈塗装例-3〉A-10A S/N77-242, 81TFW
30%マスク10Aと50%マスク10Aを左右対称に塗り分け，下面にグレイFS.36118でキャノピーを描いた"False Canopy"スキム。テイルコードをはじめとするマーキングはグレイFS.36118，「WR」のRはスプリット・ステンシルタイプ。600Gal. 増槽は全面30% マスク10A。

〈塗装例-4〉A-10A S/N75-259, 66FWS/57 TTW
グリーンFS.34102のバックにグリーンFS.34092, タンFS.30227, ブラウンFS.30118の3色を用いたスポット迷彩。垂直尾翼には黄と黒の市松模様の帯が入り, TACおよび57TTWのインシグニアと国籍標識は黒一色のものを使用。スポット迷彩はランダムにスプレー, あるいはスポンジに塗料を付けて塗りたくってある。

グリーン
(FS. 34092)

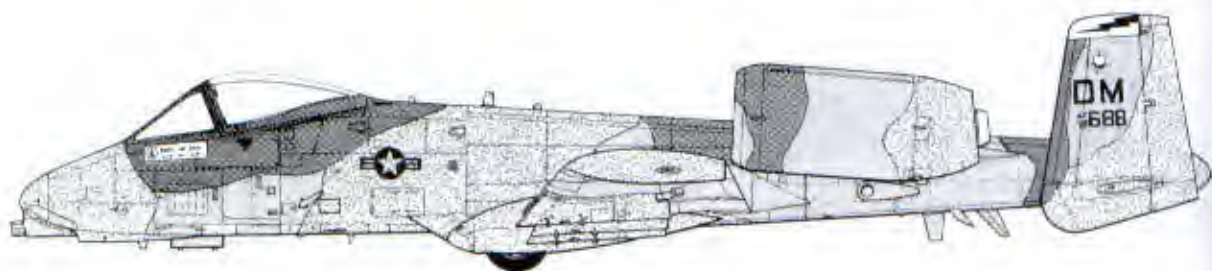
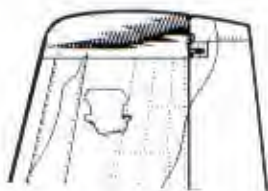
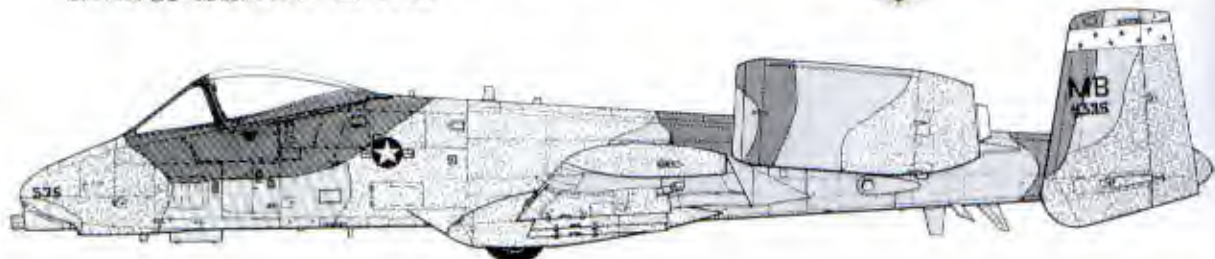
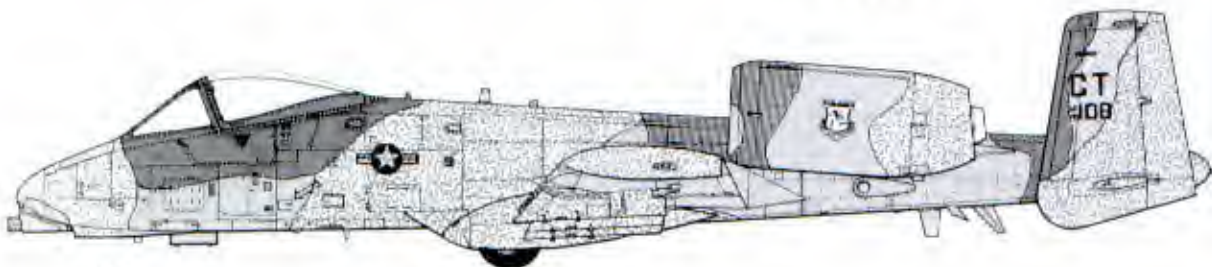
タン
(FS. 30227)

ミディアムグリーン
(FS. 34102)

ブラウン
(FS. 30118)

グレイ
(FS. 不詳)

A-10A配備リスト(1980年10月現在)

Command/Air Force	Wing/Group	Squadron	Code	Base	Unit color
TAC/TFWC	57FWW	66FWS	WA	Nellis AFB, Nev	Black/Yellow
		422FWS	WA	〃	〃
TAC/12AF	355TTW	333TFTS	DM	Davis-Monthan AFB, Ariz	White/Red
		354TFTS	DM	〃	Blue/White
		357TFTS	DM	〃	Yellow/Black
		358TFTS	DM	〃	Green/White
TAC/9AF	354TFW	353TFS	MB	Myrtle Beach AFB, S.C	Yellow
		355TFS	MB	〃	White/Dark Blue
		356TFS	MB	〃	White/Green
USAFE/3AF	81TFW	78TFS	WR	RAF Bentwaters/Woodbridge	—
		91TFS	WR	〃	—
		92TFS	WR	〃	—
		509TFS	WR	〃	—
		510TFS	WR	〃	—
Maryland ANG	175TFG	104TFS	MD	Martin Field, Md.	—
Conneticut ANG	103TFG	118TFS	CT	Bradley Field, Conn.	—
Massachusetts ANG	104TFG	131TFS	MA	Barnes MAP, Mass.	—
New York ANG	174TFW	138TFS	NY	Hancock Field, N.Y.	—

※57FWW/422FWSはA-10のほかにF-15, F-4Eを保有。81TFWは西ドイツ内のA基地に少数機がローテーションで配備されている。

〈塗装例5〉
現在Ａ-10のカラースキムの主流となった"チャコール・リザード"の機体で，Ｎ.グリーン中尉の乗機。355ＴＦＷの所属機は79年後半からフィンチップにユニット・カラーを入れはじめたが，357ＴＦＳの場合は黄地に黒のライトニング，キャノピー下の黄色シールド内には，パイロット，クルーチーフの名前と375ＴＦＴＳのエンブレムが描かれている。垂直尾翼のＴＡＣエンブレムはフルカラーで，81ＴＦＷ，354ＴＦＷのリザードと同様ウイングのエンブレムはない。

〈塗装例6〉
355ＴＦＳも1979年頃からユニット・カラーを記入しはじめたが，当時はフォールズ・キャノピー・スキムの機体がほとんどで，白帯にダークブルーの星を6個記入していた。スキムがリザードになるとストライプも若干変更され，星は小さく，数も7個に増えた。この手の派手なユニット・カラーやフルカラーのエンブレムなど，ＴＡＣのＡ-10はほかの部分，たとえばテイルコードやステンシルが黒で統一されているのに対し逆行している感が強い。またＡ-10の場合シリアル下3ケタのラジオコール・ナンバーは主脚フェアリングに記入されているのが普通だが，355ＴＦＳのＡ-10は機首に記入している。なお，この機体のラダードア内側には，ダークブルーで翼を広げた鷲もしくは鷹がスプレーされている。

〈塗装例7〉
ＡＮＧで最初にＡ-10を受領した飛行隊，コネチカットＡＮＧ，103ＴＦＧ 118ＴＦＳの所属機。エンジン・ナセルのウイング・エンブレムと白フチの入ったテイルコード，その上に描かれたユニット・サイテーションなど，これまでの118ＴＦＳ所属機とは若干異なるマーキングを施している。同隊のエンブレム，"フライング・ヤンキース"は黄地に白と青と黒。そのほかのマーキングはすべて黒。

★NATO空軍力の担い手★

在欧米空軍の翼

〈解説・三井一郎〉

東西両陣営最大の接点である中部ヨーロッパは，その軍事力の象徴として双方が維持する集団防衛体制，NATO（North Atlantic Treaty Organization）軍と，ワルシャワ条約軍が対峙する舞台だ。米軍欧州軍団USEC（United States European Command）下に維持される戦術航空軍団TACの前線部隊USAFE（United States Air Forces in Europe）は，

西側組織 NATOの主力メンバーで，1980年4月現在，人員65,000名，F-4/F-15/F-111やA-10といった戦術機が大部分を占める650機もの航空機を有し，24カ所のメジャー・ベースを持つ大航空部隊である。ここでは，F-16やE-3の配備決定，"オータム・フォージ" 演習などで最近にわかに注目を浴びるNATO軍への米軍供出部隊USAFEの姿を紹介しよう。

▲ 300ARWのKC-135Aに接近する81TFWのA-10エレメント。リーダー機はグレイの非対称迷彩、ウイングマン機はリザード迷彩を施している。

◀ レイクンヒース基地にアプローチする48TFWのF-111F（70-399）。全天候の長距離侵攻をその戦法とするF-111は、天候の不順な欧州では最も強力な戦術機のひとつであり、USAFEの槍の役目を果たす。

★ベントウォータース/ウッドブリッジ基地

1979年1月25日、どんよりとした曇り空のベントウォータース基地にウイングコマンダー、ランドルフ F.ウォッカー大佐に率いられた6機のA-10Aサンダーボルト IIが次つぎと着陸した。これらのA-10は、ベントウォータース/ウッドブリッジ両基地に駐留するUSAFE第3航空軍所属の81TFWに引渡されたもので、6機は大西洋上のアゾレスを経由して米国本土から展開した14機のうちの第1編隊であった。こうして始まったUSAFEへのA-10配備計画“Ready Bentwaters”は順調に進み、1979年9月までに81TFWの3個飛行隊が92/78/91の順でF-4Dからの改変を終了、この間に510TFSも新編された。続いて511TFSが1980年7月に、最後の509TFSが9月に新編され、当初予定された6個飛行隊、計108機のA-10は現在実働状態にある。

この81TFWの特徴は、イギリス本土サフォーク州に5マイル離れて所在するベントウォータース/ウッドブリッジ両基地をツイン・ホームベースとし、FOL（Forward Operating Locations：前線作戦用分散配置）用として指定された西ドイツ内の前線基地を実際の作戦地にあてていることで、各飛行隊はそれぞれ6機編成のA,B,C 3個フライトに分離され、6週間の派遣任務に就いている。これまでのところゼムバッハ、ライプヘイム、ネルベニッヒ、アールホルンが前線作戦基地に指定されており、実戦に際してはここからFACのOV-10、O-2、また陸軍のAH-1Sなどと共同作戦をとることになる。

ウッドブリッジ基地のもうひとつの部隊はMACの67ARRSである。フロリダ州エグリン空軍基地の39ARRWに所属するこの部隊は欧州唯一の救難部隊で、HC-130P/NおよびHH-53C/Hを持ち、本隊のほか西ドイツのラムシュタイン基地にVIP用UH-1Nを装備するDet.2、スペインのサラゴサ基地にUH-1Hを使用するDet.9、さらにアイスランドのケフラビック基地にHH-3Eを使用するDet.14などの各分遣隊を派遣している。

★アッパーヘイフォード基地

オックスフォード州にあるアッパーヘイフォード基地に所在するのが、F-111最初の海外部隊となった20TFWである。ウェザースフィールドとウッドブリッジ両基地に駐留していた20TFWが、F-100DからF-111Eへの転換を機にアッパーヘイフォードに移駐してきたのは、今から10年ほど前の1970年で、この年の9月12日、整備訓練用の2機が初飛来し、続いて1971年までには所属する55/77/79TFSの3個飛行隊が改変を終了した。

20TFWが装備するF-111はすべてA型で問題となったエア・インテイクを“トリプル・プロウII”に改修したE型で、このためか、これまでにいくつかの米空軍セーフティーレコードを記録している。

★レイクンヒース基地

F-111を装備するもうひとつの航空団がレイクンヒース基地に所在する48TFWである。コードネーム“Ready Switch”として行なわれたF-4Dからの機種転換は、1977年3月1

◀ 可変翼を最前進位置にセットした48TFWのF-111F(71-887)。主翼には全幅にわたるダブル・スロッテッド・フラップが装着されている。なおキャノピー下には「自由の女神」をデザインした48TFWのインシグニアが貼られている。

▶ 北部イングランド上空を飛行する10TRW/1TRSのRF-4C(68-554)。1TRSは3AF唯一の戦術偵察飛行隊で，アグレッサーズ527TFTASとともに，アルコンベリー基地をホームベースとしている。

◀ ブルー2色のバッサーズと呼ばれる迷彩を施した10TRW/527TFTASのF-5E(74-1534)。垂直尾翼のワッペンは10TRWのインシグニアである。

日に本国マウンテンホーム空軍基地から飛来した3機の整備用先番機に始まり，この後3ヵ月間に494/493/492TFSがF-111Fへ転換，495TFSが新編された。改変はよく知られている玉突き式のもので，この間に先任のF-4Dは本国ネリス空軍基地の474TFWへ，474TFWのF-111Aはマウンテンホーム空軍基地の366TFWへそれぞれ速やかな移動を行なっている。

一時期，EF-111生産決定に合わせて，本国F-111部隊の縮少を補なうため，欧州の20/48TFWの帰国が検討されたようだが，先頃の米空軍発表によると，これらF-111の機体および搭載機器などに若干の改修を行なうことで，しばらく本機をUSAFEの中核とすることが決定したようだ。事実，F-111Fの引揚げに際して48TFWが受領すると伝えられていた361TFWのF-15A/Bは，今年春から本国へ帰されている。

★アルコンベリー基地

10TRWの現勢は，1976年4月の偵察飛行隊縮少に際して解散を免れた1TRSと，USAFE唯一のアグレッサー部隊527TFTASの2個飛行隊である。1TRSはUSAFEで最初にRF-4Cを装備した飛行隊で，1965年5月12日に1号機を受領しており，現在は20機を装備している。一方，527TFTASは，PACAFの26TFTASに次ぐ米空軍3番目のアグレッサー飛行隊で，1976年4月，8機のF-5EがMACのC-5Aに積まれてカリフォルニア州マクレラン空軍基地（サクラメントALC）から運び込まれた。6月には1個飛行隊に相当する勢力となり，早くも7月には2週間におよぶACMツアーを行なっている。

★ミルデンホール基地

1972年以来，USAFE第3航空軍の司令部が置かれているミルデンホール基地には，MACの輸送，SACの空中給油/電子偵察/指揮管制などの支援飛行隊が駐留している。ホスト・ユニットは513TAWで，指揮下の10ACCSは4機のEC-135Hを装備し，"Silk Purse"と名付けられた空中指揮管制任務に従事している。また欧州の空輸部隊を統括する322ALD指揮下の313TAGも513TAWに編入されているが，固有の飛行隊はなく，"Bravo Squadron"と呼ばれる本国各輸送航空団持ち回りの派遣飛行隊が，60日のTDY任務に就いている。

一方のSAC部隊は，KC-135A/Qの空中給油飛行隊とRC-135M/Vの電子偵察飛行隊から構成される306SWで，こちらもKC-135Aは本国の各戦略航空団から，KC-135Qはカリフォルニア州ビール空軍基地の100ARWから，RC-135はネブラスカ州オファット空軍基地の55SRWからのTDY派遣を受けている。このほか，ビール空軍基地の9SRW所属のU-2RとSR-71も定期的に少数機が配置されており，前述のKC-135Qはその支援用である。

★フェアフォード基地

欧州で一番新しい米軍基地が，以前コンコルドの飛行テストに使用されたこのフェアフォードである。ホスト・ユニットは，1978年11月15日，ETTF（European Tanker Task Force：欧州空中給油支援部隊）増強のため，306SW同様，7AD指揮下に編成された11SGで，最初のTDYはこの年の9

▲ 南イタリアのアビアノ基地を訪れた32TFSのF-15A(77-085)。32TFSは17AF直属の飛行隊で、インテイク付近にそのインシグニアが見える。
▼ 1980年5月11日、ラインマイン基地の公開に展示された86TFW/526TFSのF-4E(74-664)。

月7日に本国ニューヨーク州のプラッツバーグ空軍基地，380BWから赴任した5機であった。1978年7月の7AD発足に際して分遣隊から昇格した2個空中給油飛行隊(34SS：スペイン，サラゴサ基地と，922SS：ギリシャ，ヘレニコン基地)も指揮系統上11SGの所属下にある。

★トレホン基地

第16航空軍唯一の戦闘部隊が展開するトレホン基地は，スペインの首都マドリッドからわずか数マイルの地点に位置するスペイン空軍基地で，現在F-4D 3個飛行隊を装備する401TFWが所在している。配下の612/613/614TFSが，F-4Cから転換したのは1979年初頭から4ヵ月間で，4月9日に最後の4機を，A-10への改変が進行中であったベントウォーターズ基地の81TFWから譲り受けている。この401TFWはイタリア，アビアノ基地に司令部を置く40TGの指揮下にあり，有事にはNATO南部欧州連合空軍5ATAF指揮下に入る。

★キャンプ・ニューアムステルダム

オランダ領内で唯一のUSAFE基地に指定されているのが，オランダ空軍の輸送部隊と共用のソエステルベルク基地，キャンプ・ニューアムステルダムである。飛行隊は第17航空軍直属の32TFSで，1978年末からF-4Eに替えてF-15A/Bを受領，米空軍で4番目の実戦イーグル部隊となった。そして1980年春から，PACAFの18TFWと並行して最新型F-15Cへの転換が開始され，6月には先任F-15A 5機が本国へ帰還している。

★ラムシュタイン基地

USAFE司令部が置かれているラムシュタイン基地には，現在F-4Eを装備する86TFWが駐留している。86TFWの勢力は，F-102を装備して要撃任務に就いていた86AD時代からの526TFSと，1976年10月の西ドイツ，ビットブルク基地36TFWのF-15転換に際し，余剰となったF-4Eで編成された512TFSの2個飛行隊である。このほかUSAFE司令部用に西ドイツ，ラインマイン基地の435TAWに属する58MASが駐留しており，VIP用VC-135B，VC-140B，C-12Aを，また司令部付飛行隊がT-39とUH-1Nをそれぞれ数機ずつ使用している。

★ビットブルク基地

本国ラングレー基地の1TFWに次いで2番目のF-15実戦部隊となったのが，ビットブルク基地の36TFWである。最初の飛行隊は配下の525TFSで，1977年4月中旬ラングレー基地で受領，4月27日一挙に大西洋横断を行なった。こうした受領方式は，USAFEに限らず近年よく見られ，前述の81TFWのA-10やPACAF18TFWもその例である。現在，525TFSに加えて22/53TFSが実働状態にあるが，キャンプ・ニューアムステルダムの32TFS同様，使用機をF-15A/BからC/Dへ転換中で，1980年6月にはその第一陣として8機が本国へ帰投した。なお転換計画は，1981年春までを予定している。

▲ ラインマイン基地に翼を休める7SOSのMC-130E"Rivet Clamp"。ブルーライト作戦以来すっかり有名になったが，今なお4機が本国から派遣されている。

▶ ラインマイン基地における601TCWのOV-10A(68-3814)。A-10に準じたグリーンとグレイ3色のリザード迷彩を施している。1980年5月11日撮影。

★スパンダーレム基地

USAFE唯一の対ミサイル・サイト部隊，ワイルド・ウィーズルを有する52TFWがスパンダーレム基地のホスト・ユニットである。WWを担当する81TFSはF-4G 2番目の実戦飛行隊で，1979年12月までにハーフ・スコードロンに相当する14機のF-4Gを受領，共同作戦をとるE型とともに実働状態に入った。これに追随して僚友23/480TFSもF-4DからF-4Eに改変され，23TFSが39TEWSから受け継いだパスファインダー任務は，LORAN Dナビゲーション・システムを装備するRF-4Cを持つツバイブリュッケン基地の26TRWに譲った。

★ハーン基地

西ドイツ内のもうひとつの戦闘基地が50TFWの所在するハーン基地である。所属飛行隊は10/496TFSに加えて，1976年10月にラムシュタイン基地の512TFS同様，36TFWのF-4Eを譲り受けて編成された313TFSの計3個飛行隊で，原則的には米空軍で残り少ない正式なF-4E航空団である。なお50TFWは，先頭最初のF-16海外部隊に指定され，1981年には第1陣が到着することになっている。

★ツバイブリュッケン基地

ツバイブリュッケン基地をホームベースとする26TRWは，フランスがNATOから脱退した1966年まではフランスのトール・ロワジール基地に駐留していた部隊で，当時は第3航空軍の所属であった。その後，西ドイツのラムシュタイン基地へ移動，第17航空軍へ編入された。ツバイブリュッケン基地へは1973年に17および38TRSとともに移動，現在に至る。26TRWは第17航空軍唯一の戦術偵察部隊で，RF-4C 40機を装備しているが，1979年春，それまで52TFW/23TFSが担当していたパスファインダー任務を引き継いだため，数機はロランDナビゲーション・システムを装備している。

★ゼムバッハ基地

西ドイツ領内に主力を置く第17航空軍の司令部ゼムバッハ基地には，601TCWが駐留し，30機のOV-10Aを装備してFACを遂行する20TASSと704TASS，またCH-53C装備の601TASSが所属している。

★ラインマイン基地

ラインマイン基地というより，フランクフルト空港と呼んだ方が通りがいいかもしれない。余談だが，ルフトハンザのコマーシャル・フイルムに写し出される迷彩のC-130をテレビで見たことがある人も多いだろう。ホスト・ユニットは空輸支援部隊の435TAWで，ブルーライト作戦で一躍有名になったMC-130E/H(旧C-130E-I)装備の7SOS，MACに所属する医療部隊55AAC，C-130装備の37TASが所属する。またANGのKC-135飛行隊が60日間のTDY任務に就いており，NATO各国が共同で購入を決定したE-3Aはここをホームベースにする予定である。

▲ 沈みゆく夕日を背に受けて飛翔する36TFW所属F-15Aのエレメント(76-042/76-025)。36TFWは1977年4月、部隊発足の地ラングレー空軍基地でF-15A/Bを受領、以後3年間これを使用したが、現在F-15C/Dへのグレードアップ化が進行中である。下は発進準備整ったF-15B。

▲ ラムシュタイン基地へ着陸する26TRW/38TRSのRF-4C（69-366）。西ドイツ西部のフランス国境に近いツバイブリュッケン基地をホームベースとする26TRWは、写真の38TRS 1個飛行隊のみの航空団で、戦術偵察のほかパスファインダー任務も兼ねている。

▲ ホームベースの西ドイツ、ハーン基地へ帰投した50TFW/10TFSのF-4E（69-260）。50TFWは先頃USAFE最初のF-16航空団として指定された。黒いテイルコードとシリアルに注意。

▼ 可変翼を最大角度の後退位置（68°）とした20TFW/77TFSのF-111E（68-050）。

▲ 西ドイツ，ゼムバッハ基地から出動する601TCWのOV-10A。ゼムバッハ基地は86TFWのFOLのひとつでもあり，同航空団のA-10A 1フライト（8機）が展開する前線基地である。翼下の増槽は空軍仕様の容量230Gal.のもので，地上とのクリアランスが小さく不整地では使用できない。

◀ イギリスのミルデンホールから西ドイツのラインマイン基地へ飛来した67ARRSのHC-130N(69-5820)。背景にフランクフルト国際空港のターミナルが見えている。

▼ 同じくラインマイン基地に翼を休める305ARWのKC-135A(63-7990)。305ARWは本国のインディアナ州グリソム空軍基地をホームベースとするタンカー部隊で，写真はイギリスのミルデンホール基地へTDY派遣されたときのもの。

THE CAMOFLAGE & MARKING U.S.N.&U.S.M.C. FIGHTERS

第二次大戦中の米海軍および海兵隊機の塗装とマーキングは，陸軍機ほどの派手さこそないが，その変遷とバリエーションには興味つきない魅力がある。塗装や各種マーキングの詳細は別稿をご覧いただくとして，ここではその移り変わりと代表的なマーキングをビジュアルにたどってみよう。

［上］機体全面ツヤ消しのライトグレイに塗られたF4F-3。この塗装は1940年12月30日をもって適用されたもので，従来のカラフルな塗装をかなぐり捨てた戦時塗装のはしりである。胴体の国籍マークは1940年3月19日付けをもって制定され，艦上機の場合は直径24inを基本としたが，その規定にしばられない様々なサイズに描かれた機体も多い。

［中］1941年10月13日以降，上面から見える部分，すなわち，主・尾翼上面，胴体上面をツヤ消しのブルーグレイに塗装することになった。この上面ブルーグレイ，下面ライトグレイの塗装様式は，1940年12月30日付けで陸上哨戒機，および陸上基地所属の水陸両用機にも適用されていたものである。この基本塗装に加えて，垂直尾翼はアメリカ国籍を示す赤7本，白6本のストライプに塗ることが1941年2月26日から義務づけられた。写真の機体はCV-2レキシントン搭載VF-2所属のF4F-3。胴体の国籍マークは通常の半分の小さなものが描かれているのが興味深い。

［左下］上と同じく上面ブルーグレイ，下面ライトグレイに塗ったF4F-3。機体はCV-8ホーネット搭載のVF-8所属。胴体に描かれた文字のうち，最初の数字は所属飛行隊，中央のアルファベットは任務，続く数字は飛行隊内の機体番号で，ナンバー「1」は通常，飛行隊司令機に割り当てられた。

［上］F4F-4の傍らでブリーフィング中のクルーたち。主翼の国籍マークは1941年２月26日以降，右翼上面および左翼下面から消されたが，1942年１月５日には再び復活した。これは日本機との交戦に際し，味方機識別に困難をきたしたためと推察できる。同時に，国籍マークはエルロンにかからない程度に大きく描くことが許され，さらにその位置も胴体から主翼端までの⅓の位置に国籍マークの中心が来るよう規定された。従来の国籍マークでは，その中心から主翼端までの長さは主翼の翼弦長と同一と規定されていた。しかし，これはあくまでも規定で，緒戦の戦場の中では独自にマークを塗り替えたり，規定に従う余裕はなく，このため写真のように従来の国籍マークにオーバーラップして，しかもエルロンを含む翼弦いっぱいに描かれることもあった。写真の機体では胴体の国籍マークも規定のサイズを無視した寸法に描かれており，さらに方向舵のストライプも規定を無視して塗られているのに注意。

［右上］1942年５月15日から，主翼上下および胴体に描かれていた国籍マークのうち，中央の赤いディスクを消すよう通達された。これは赤丸が日本機との空中戦の際に「日の丸」と誤認しやすいためで，同時に方向舵のストライプも廃止されることになった。具体的な時期を示すと，1942年５月７～８日の珊瑚海海戦では赤丸にストライプ付き，６月４日のミッドウェー海戦に登場した機体には赤丸およびストライプはなかったことになる。

［右中］機体上面ブルーグレイ，下面ライトグレイに塗装したF4U-1コルセア。主翼国籍マークは左右上下に描かれている。機体上面のブルーグレイは，本機やTBDデバステーター，あるいはSB2Cヘルダイバーのように主翼を上方に折りたたむ機体では，その折りたたみ部の下面もブルーグレイに塗るよう規定されていた。これは空母上で主翼を折りたたんだまま係留すると，下面のライトグレイが非常に目立つための配慮であった。主翼の国籍マークは1943年２月１日付けをもって，右翼上面および左翼下面から消されることになる。また直径は，主翼前縁よりエルロン分割線の75％幅と規定され，同時に30inを超えないサイズと限定された。

［右下］上の写真と同じ頃の塗装を施したF4U-1コルセア。プロペラ先端は初期に見られた赤・黄・青４in幅に塗られている。主翼国籍マークの位置が明確にわかる写真である。逆ガル部の主翼付根部上面にはパイロット乗降時のスベリ止めがある。

［上］CV-4レンジャー艦上で機銃の発射テストを行なうVF-9のF4F-4。後方のF4F-4は同じくレンジャーに搭載されていたVF-41の機体と思われる。レンジャーはほかの軽空母4隻と共に第34機動部隊を編成し，1942年10月8～12日にかけて北アフリカ上陸作戦を支援した。写真はそのときの撮影である。写真からわかるように，胴体の国籍マークが黄色い円でフチ取られているのは，中央の白星がドイツ機の国籍マークと誤認しやすいことの対策である。

［左上］1943年6月29日，カリブ海上のCV-17バンカーヒルでカタパルト発艦訓練を行なうF4U-1コルセア。塗装は1943年2月1日付けをもって採用されたトライカラー・スキームと呼ばれるもので，胴体上面がツヤ消しのシーブルー，側面および垂直尾翼はツヤ消しインターメディエイトブルー，主翼・水平尾翼上面はセミグロス・シーブルー，前縁はツヤ消しのシーブルーに塗られ，下面はツヤ消しのインシグニア・ホワイト。

［左下］F4Uコルセアのように主翼を上方に折りたたむ機体では，その部分をツヤ消しのインターメディエイトブルーに変更した。このインターメディエイトブルーは，シーブルーとインシグニアホワイトを1：1の割合いで混合して作られた。主翼に描かれた国籍マークは1943年9月4日付けで採用になったもので，下のF6Fに見られる赤フチ部分をインシグニアブルーに変更している。

［下］1943年6月28日から採用された国籍マークをつけたF6F-3。従来のマークの両側に白の矩形を加え，赤でフチ取りしたものだが，使用期間は短かく，9月4日には上の写真のように赤の部分を塗り変えた。

(上)第二次大戦中，個々の機体としては唯一の公式感状を受けた海兵隊VMF-111所属F4U-1コルセア。100回出撃を達成し，テスト飛行や偵察ミッションを含めると178回もの出撃を記録しており，ソロモン諸島に点在する日本軍の基地で本機が姿を見せなかった所はないといわれた。
トライカラー・スキームに塗装されているが，主翼前縁を含め，いたる所に塗装のハゲが目立つ。本機のワークホースぶりを示す証しかもしれない。コクピット下部にはミッションを示す爆弾のマークが100個描かれているのがわかる。プロペラには塗装の剥げがまったく見られないが，これはスペアのものと替えたためで，北アフリカや太平洋の海岸沿いに設営された飛行場では，大気中の細かな砂塵によってプロペラ先端の塗装は容易に削り落とされるのが常であった。

(右中)乗機の前に立つVF-17司令ジョン・T・ブラックバーン少佐(右)。VF-17はCV-17バンカーヒルに搭載されてソロモン戦域に展開，1943年9月からニューギニアのオンドンガ飛行場をホームベースに大暴れした部隊で，16機撃墜のアイラ・ケプフォードをはじめ，15名のエースを輩出した。ブラックバーン少佐もそのひとりで，零戦8機を含む11機撃墜のスコアを挙げている。
写真でははっきり区別できないが，国籍マークは赤でフチ取りしたもの。風防前方の白い帯状のものは燃料の漏洩を防ぐガムテープである。

(右下)ソロモン上空を飛ぶVF-17"ジョリーロジャース"のF4U-1A。手前は部隊随一のエースであるアイラ・ケプフォード大尉の機体。コクピット下の撃墜マークでもわかるように16機のスコアを挙げており，その内訳は零戦10，99艦爆3，97艦攻，2式水戦，飛燕各1機というものであった。
機体番号「3」のジム・ストレイグ機の国籍マークは，1943年9月4日まで使用された赤フチで囲んだタイプである。この写真は1944年3月の撮影といわれるので，かなり後になっても古いままの塗装で使われていた機体があったことが証明されよう。機首に描かれた「黒旗にドクロ」のマークはVF-17の部隊章で，このため同隊は「スカル・アンド・クロスボーンズ」飛行隊とも呼ばれた

[上]1944年3月22日以降，機体の塗装に大きな変更がみられた。全面をグロス・シーブルーとしたスキームの登場である。ただし，コクピットより前方の胴体上面は太陽光線の反射を防ぐため，ツヤ消しのシーブルーに塗られていた。
国籍マークはこの塗装が施行された時点では，写真のようにインシグニアブルーの部分もキチンと塗られていたが，インシグニアブルーとシーブルーでは明度と色相にほとんど差がなかったため，この塗装が普及するにつれてインシグニアブルーの部分を省いた国籍マーク，すなわち白星と左右の矩形のみというパターンが一般化していった。なお，米海軍機の場合，脚収容部，脚カバー内側，脚柱やホイールハブなどは周囲の表面塗色と同一であるのが一般的だった。
写真の機体はF4U-1Dで，シーブルー塗装の採用直後に完成したために，脚柱やホイールハブにトライカラー・スキームの名残りが見られる。

[左上]洋上を編隊飛行するFM-2。FMシリーズはジェネラル・モータース社製のF4Fに与えられた名称で，F6Fヘルキャットの生産で手一杯になったグラマン社からF4Fの生産を委託されたものである。写真は1944年9月の撮影で，シーブルーの機体とトライカラー・スキームの機体を同一編隊中に見い出せる。従来のトライカラー・スキームは，シーブルー塗装施行後，順次シーブルーに塗り変えられたが，完全に移行するまでにはかなりの時間を要したことを写真は証明している。

[左中]F4Fシリーズの塗装の中でユニークなのが写真の例。大西洋方面においてTBFとハンターキラー・チームを組み対潜任務に従事した機体で，胴体および主・尾翼上面がダークガルグレイ，側面と下面はインシグニアホワイトという塗装である。
この塗装は厳密には2種類あって，上記をスキームIIと呼び，スキームIは側面をライトガルグレイでタッチアップした塗装である。スキームIは天候の変動が少ない地域，IIは悪天候もしくは天候の変動が著しい地域で使われた。
[左下]シーブルー塗装のF6Fを上方から見た写真。主翼の国籍マークはインシグニアブルーが省略されているのがよくわかる。スピンナーは無塗装だが，シーブルー塗装の機体ではツヤ消し黒が一般的である。

[上]1945年初め，日本近海を遊弋するCV-17バンカーヒル艦上のVF-84所属F4U-1D。VF-84はF4U-1D 27機の他，F6F-5P 6機とF6F-5N 4機による混成部隊であった。CV-17のGシンボルは白の矢印。VF-84所属機は全機，機首前部を白く塗っている。

[上左]大戦中期以降，次第に増強される空母の数に伴なって，米海軍では艦上機の搭載母艦識別の必要性に迫られたため，1943年後半から非公式ながら各空母独自に識別マークが考案され，搭載機の垂直尾翼に描いていたが，1944年10月7日，それまでの非公式な識別マークを廃し，公式の識別マークを描くことが発令された。これが一般にGシンボルと呼ばれているもので，垂直尾翼両面および，右翼上面と左翼下面に描いた幾何学模様によって所属空母を識別するシステムである。これはCV（正規空母），CVL（軽空母）搭載機に適用され，一応全空母のGシンボルが決められていたが，実際には採用しない空母もあった。
このGシンボルは案に相違して判別がむずかしく，乗員やパイロットにも不評であったことから，1945年7月27日付をもって廃止され，アルファベット1文字，あるいは2文字の組合わせで表示する方式に変更された。写真はCV-12ホーネット艦上のVF-17所属F6F-5。Gシンボルは白の「市松」
[上右]CV-15ランドルフ艦上のVF-12所属F6F-5。Gシンボルは上下左右とも白く塗られていた。
[右中]CV-39レイク・チャンプレイン搭載のVBF-150所属F4U-4。Gシンボルは白の「カギ型」で，垂直尾翼両面と両主翼上面に描かれていた。
[右下]CV-9エセックス艦上のVBF-83所属F4U-1D。Gシンボルは白の「斜め格子縞」である。

第二次大戦の米海軍艦上戦闘機

A. 塗装と国籍マーク

1 迷彩塗装の導入

1939年9月1日，ドイツ軍のポーランド侵攻によって第二次大戦が始まった当時，アメリカ海軍機はまだエアクラフトグレイと，クロームイエローの派手な塗装のままだった。

アメリカは依然として形の上では中立を保ってはいたが，ヨーロッパとアジアでの戦火は拡大の一途をたどっていったためアメリカ海軍も迷彩塗装の必要を迫られ，1940年12月30日，すべての艦載機の全面をノンスペキュラー・ライトグレイ（ANA 502）に，哨戒機は上面をノンスペキュラー・ブルーグレイ，下面をノンスペキュラー・ライトグレイに塗るよう指令を出した。

国籍マークは1917年5月19日に制定されたブルーの円の中心に赤丸を持つ白い星を配したもので，1940年3月19日からカリブ海周辺などの中立パトロールに従事する機体は胴体前部にも描くようになったが，1941年2月26日に右翼上面と左翼下面の国籍マークを廃止し，胴体の国籍マークは主翼後縁と水平尾翼前縁の間に描かれた。

主翼マークの中心は翼端から主翼コード長内側にあり，直径は主翼前縁からエルロンまでの距離で最大60in と決められた。なお，胴体のマークは直径24in以下であった。

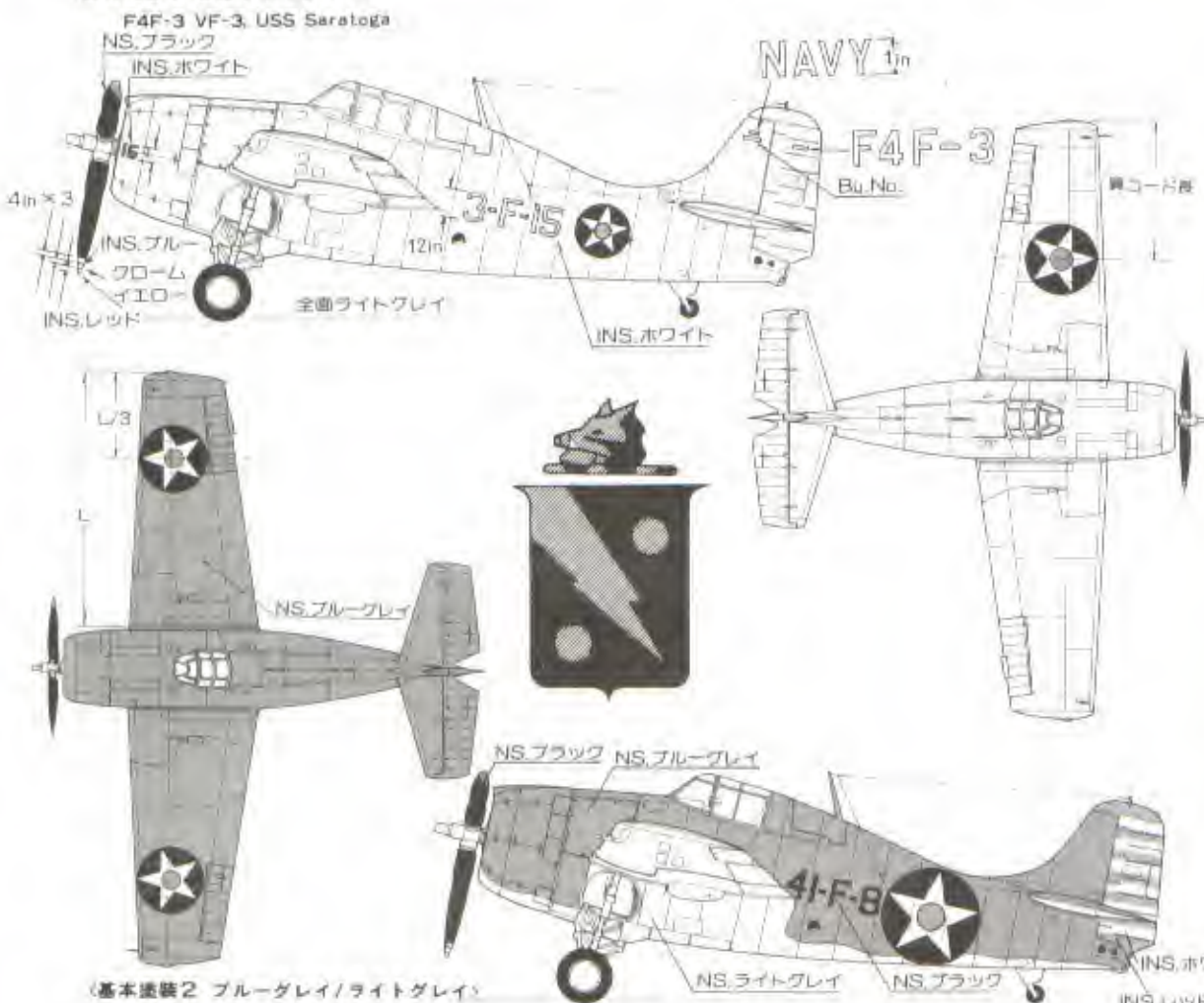
1941年10月13日，塗装の改訂があり艦載機も上面ノンスペキュラー・ブルーグレイ，下面ノンスペキュラー・ライトグレイに変更された。主翼を上方に折りたたむ機体では，折りたたみ部より外側の主翼下面，つまり折りたたんだときに上方から見える部分もブルーグレイに塗装することになっていた

使用中の機体の多くは，全面ライトグレイの旧塗装の上から上面だけブルーグレイに塗った。また，陸上基地所属機も1941年12月26日から艦載機と同様，すべて上面ブルーグレイ，下面ライトグレイの塗装に変更された。

1942年1月5日，再度マーキングの変更があり，右翼上面と左翼下面の国籍マークが復活した。マークの中心位置は，主翼端から内側へ胴体から翼端までの長さの1/3に変更され，主翼の国籍マークの直径は1941年2月26日の規定と同じだったが，胴体マークは可能な限り大きなものを描いた。また，ラダーはヒンジラインより後方をノンスペキュラー・インシグニアレッドとノンスペキュラー・インシグニアホワイトのストライプに塗るようになった。このストライプは赤・白とも各7本が制式なものだったが，空母エンタープライズ所属機のように赤6本，白5本や，赤5本，白4本といった例外も多く見られた。

主翼国籍マークもエンタープライズ搭載のVF・6所属機が日本機と誤認され，味方の対空砲火を浴びたことから，識別を確実にするため，エンタープライズ所属機の主翼マークはエルロンにまでかかる主翼コード一杯の大きさに塗り変えられた。その後，このマークは太平洋艦隊所属のほとんどの機体に採用されるようになった。

国籍マーク中心の赤丸は「日の丸」と誤認する恐れがあるため1942年5月15日から廃止され，同時にラダーのストライプも廃止された。

〈基本塗装1 全面ライトグレイ〉
F4F-3 VF-3, USS Saratoga

〈基本塗装2 ブルーグレイ／ライトグレイ〉
F4F-4 VF-41, USS Ranger

② トライカラー・スキーム

1943年2月1日にはトライカラー・スキームと呼ばれる3色迷彩塗装が制定され，右翼上面と左翼下面の国籍マークは廃止された。この新塗装はすべての艦載機に適用され，主翼ならびに水平尾翼上面はセミグロス・シーブルー（ANA606），胴体上面と主翼，および水平尾翼上面の前縁がノンスペキュラー・シーブルー（ANA607），胴体側面と垂直尾翼はノンスペキュラー・インターメディエイトブルー（ANA608），下面ノンスペキュラー・インシグニアホワイト（ANA601）というもので，上面ほど暗い色を用い，見た目の立体感をなくす効果を狙っていたが，これは現在のF-15イーグルなどのコンパス・ゴーストグレイ塗装と同じ思想である。

また，主翼折りたたみ機構を持つ機体では折りたたみ部より外側の主翼下面をノンスペキュラー・インターメディエイトブルーに塗っていた。

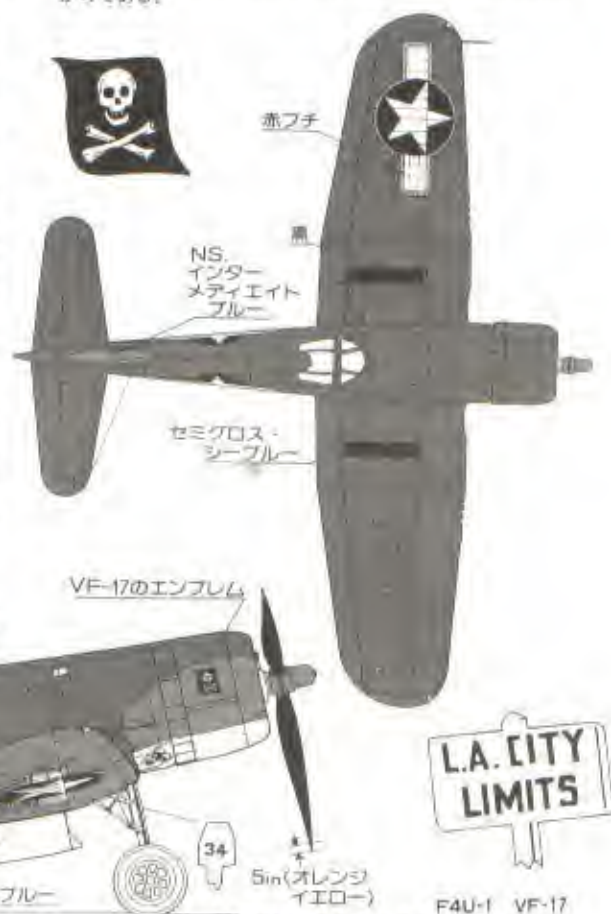
3色の塗り分けは機種ごとに若干異なっており，F6Fヘルキャットなどは水平尾翼の陰になる胴体尾部側面をノンスペキュラー・インシグニアホワイトに塗っていた。また，胴体中央部の側面は主翼付け根までノンスペキュラー・シーブルーが伸びている機体も多かった。このほか，例外的塗装としてムンダ基地の海兵隊VMF-222のF6F-3のようにシーブルーと，インターメディエイトブルーを逆に塗ってしまった機体も見られる。

続いて1943年6月28日，国籍マークの変更があった。新しいマーキングは星のマークの両側に白い矩形を加え，外側にノンスペキュラー・インシグニアレッドのフチをつけたものである。これは国籍マーク中心の赤丸を廃止したことにより，「日の丸」と誤認されることはなくなったが，遠くから見たとき，ドイツ空軍のバルカン・クロイツとの識別が困難になるのを防ぐためであった。

白いスター・マークは外形が判別できない距離から見ると，ボンヤリとニジんでバルカン・クロイツの白色部分と区別がつかなくなってしまい，ヨーロッパ戦線でしばしば誤認事故が起きた。そこで1942年9月30日のフランス領北アフリカ侵攻作戦「オペレーション・トーチ」の参加機は，識別のため胴体と主翼下面の国籍マーク外側に黄色のフチをつけていたが，効果は充分でなく，このマークは正式採用にはならなかった。

新しい国籍マークは1943年6月15日から，フロリダ州エグリン基地で4機のP-47Dを用いてテストを重ねた結果採用されたもので，これまでのマーキングと比較して約25％遠距離からの識別が可能になった。

主翼上面のマークは識別より迷彩効果を重視する場合は，白の代わりにライトグレイの使用が許されており，このマーキングに使用する塗料はインシグニアホワイトとライトグレイを同量混ぜたものであった。しかし，新しい国籍マークは赤フチを「日の丸」と誤認する可能性があると太平洋戦線からクレームがついたため，1943年9月4日には赤フチをインシグニアブルーに改めた。実際には「日の丸」と誤認する恐れはほとんどなかったが，空中戦では形より先に色に反応する傾向があるため赤フチは廃止された。

国籍マークの直径は主翼が30～60in，胴体は20～50in。夜間戦闘機の場合は主翼，胴体ともに直径25inであった。また，下地がシーブルーまたは黒の場合マーキングはインシグニアブルーを省略して白ヌキのみ使用することが許されたが，この国籍マークが制式採用になったのは戦後の1946年6月10日からである。

F4U-1　VF-17
〈基本塗装3　トライカラー・スキーム〉

③ 全面グロッシー・シーブルー

1944年3月22日，これまでのノンスペキュラー・カムフラージュに代わって，グロス塗装が採用された。戦闘機は全面グロッシー・シーブルー（ANA623）に改められ，マーキングもこれにともないグロスに変更された。しかし，機首上面のみは反射防止のためノンスペキュラー・シーブルーを用いることが認められていた。

国籍マークは，グロッシー・インシグニアブルーとグロッシー・インシグニアホワイトが制式だったが，多くの場合インシグニアブルーを省略した白ヌキのマーキングを使用した。続いて1944年10月7日からは戦闘機以外の艦載機も全面グロッシー・シーブルー塗装に変更された。このほか，対潜パトロール機用に2種類のグレイ迷彩が制定された。ひとつは「スキームI」と呼ばれ，上面ノンスペキュラー・ダークガルグレイ（ANA621），胴体側面と垂直尾翼はノンスペキュラー・ライトガルグレイ（ANA620），下面グロッシー・インシグニアホワイト（ANA511）の塗装で，天候のよい地域，主に太平洋方面で使用された。

もうひとつは「スキームII」と呼ばれ，上面ノンスペキュラー・ダークガルグレイ，側面ノンスペキュラー・インシグニアホワイト（ANA601），下面グロッシー・インシグニアホワイトで，天候の悪い地域，主として大西洋戦線で用いられた。

全面グロッシー・シーブルーの塗装は戦後ガルグレイ／インシグニアホワイト塗装が採用されるまで続けられた。

B. 細部塗装とマーキング

全面ライトグレイの機体では、プロペラ・ブレードはノンスペキュラー・ブラック(ANA604)またはノンスペキュラー・インシグニアブルーで、先端は外側からノンスペキュラー・インシグニアレッド、ノンスペキュラー・オレンジイエロー(ANA614)、ノンスペキュラー・インシグニアブルーの4in幅ストライプに塗られていた。

胴体国籍マーク前方にはノンスペキュラー・インシグニアホワイトで数字とアルファベットを組合わせた記号を描いており、これは最初の数字が所属部隊を、2番目の文字が部隊の任務を示し、最後の数字は機体番号で高さは12in、機体番号はカウリングにも4inの大きさで書かれていた。そのほかBu.No.と呼ばれるシリアルと、「NAVY」または「MARINES」の文字が垂直尾翼に、ラダーには機種名が1inの大きさで書かれた。

塗装がブルーグレイに変更されて間もなく、これらの記号はノンスペキュラー・ブラックに塗り直された。そして太平洋戦争が始まると、胴体の所属部隊ナンバーは防諜目的から廃止され、任務コードと機体ナンバーだけが残された。

トライカラー・スキームが採用された1943年2月1日以降、プロペラ・ブレードはノンスペキュラー・ブラック、先端5inをグロッシー・オレンジイエロー(ANA506)で塗り、スピナはノンスペキュラー・インターメディエイトブルーに塗装された。

1943年8月31日から太平洋方面の空母搭載機は、各エアグループ別に空母航空群識別マークを垂直尾翼に描くようになった。このマーキングはCVL-26モンテレー所属機だけは左右主翼の両面に描いていたが、ほかのグループは垂直尾翼のみで、「Gシンボル」が制定されるまでこれを使用した。

スピナの色は、グロッシー・シーブルー塗装が採用された時点でノンスペキュラー・ブラックに変更されたが、対潜パトロール塗装の機体ではノンスペキュラー・インシグニアホワイトで、プロペラ・ブレードもカウリング開口部より内側はノンスペキュラー・インシグニアホワイトだった。

その後1945年1月27日、太平洋艦隊所属機に対し搭載空母を示すジオメトリカル・シンボル(Gシンボル)を、垂直尾翼と右翼上面、および左翼下面に記入するよう指令が出されたが、30種類に近いGシンボルを覚えるのは大変なことであるし、無線連絡など口頭でGシンボルを伝えるのは困難だったため、終戦間際の1945年7月27日にGシンボルは廃止され、代わってアルファベット1文字または2文字から成る記号が採用された。

内部塗装

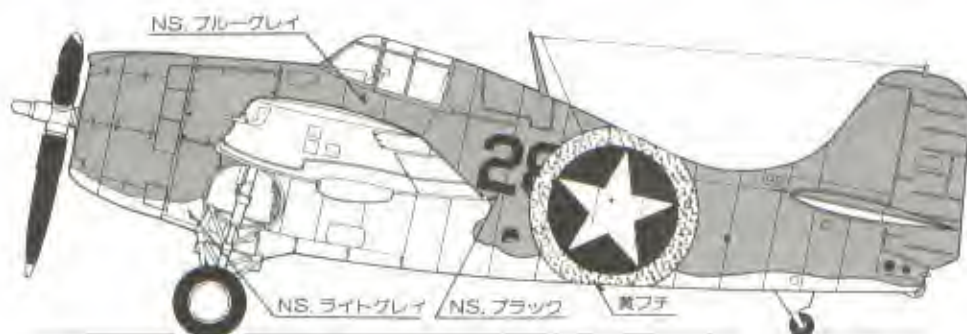
計器盤はセミグロス・インストルメントブラック(ANA514)、バルクヘッドは主にジンクロメイト・タイプ2、それ以外のコクピット内部はジンクロメイト・タイプ1。脚収容部や、主翼折りたたみ部のリブもタイプ1に塗られた機体が多い。原色のジンクロは半透明の茶色で、タイプ1はFS.34151(インテリアグリーン)に、タイプ2はFS.33814(ライトイエローグリーン)に着色して用いられた。

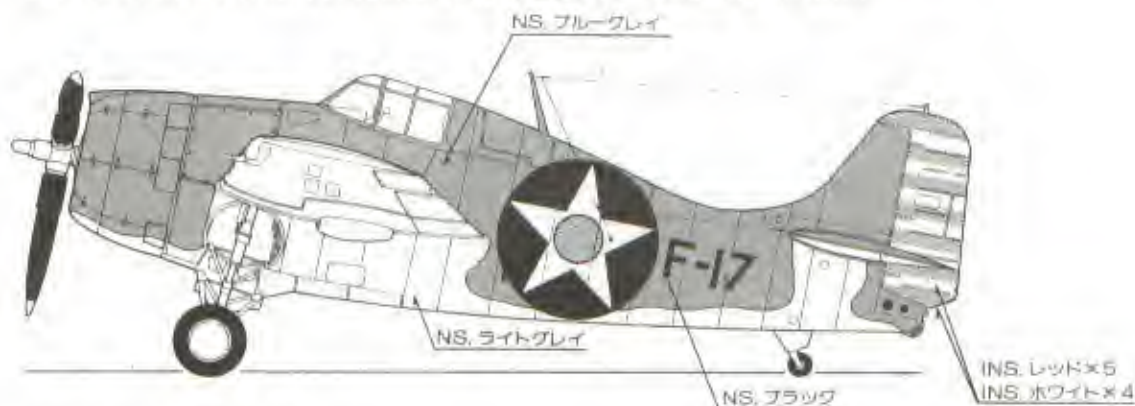
脚柱とホイルハブは、最初ジンクロメイト・タイプ1に塗られた機体が多かったが、後にはインシグニアホワイト、無塗装銀そしてグロッシー・ブラックの機体も現われた。また脚を引込んだ状態でも車輪が露出している機体(F4F/FM)などでは、ホイルハブは主翼下面の塗装と同色が一般的だった。

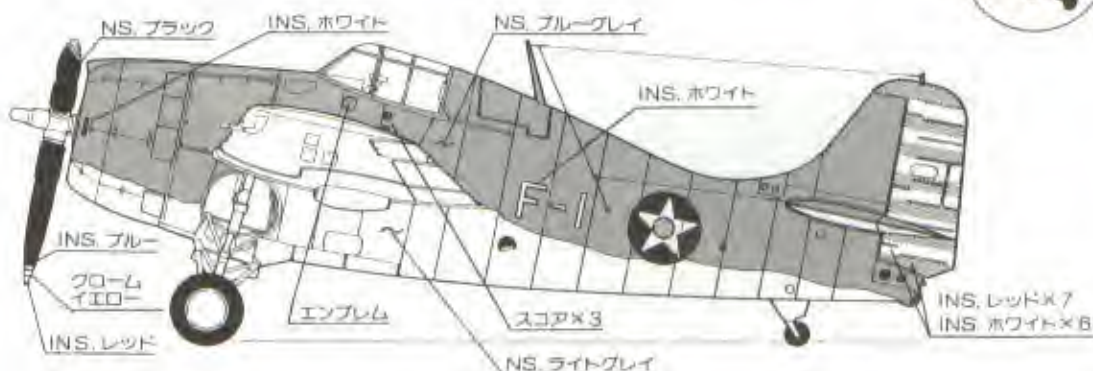
〈参考資料〉

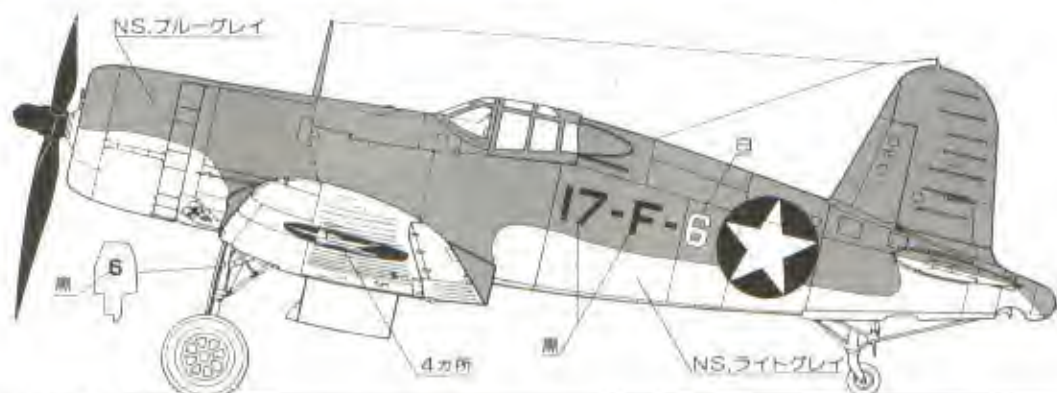
「U.S.Navy Markings WW.II Pacific Theater」by Thomas E. Doll, 「Color Schemes and Markings U.S.Navy Aircraft 1911—1950」by Bill C. Kilgrain, 「Markings of the Aces U.S.Navy」Book 1 & 2 by Richard Hill & Charles Graham, 「Flying Leathernecks in World War II」by Thomas E. Doll, 「F4U Corsair At War」by Richard Abrams, 「F6F Hellcat in Action」by Don Greer, 「F4U Corsair in Action」by Don Greer, 「Air Enthusiast Quarterly」No.3, 「Aero Album」Vol.4, 「IPMS Quarterly」Vol.1 No.3/Vol.8 No.3, 「AAHS Journal」Vol.17 No.1/No.3, Vol.18 No.1, Vol.19 No.3.

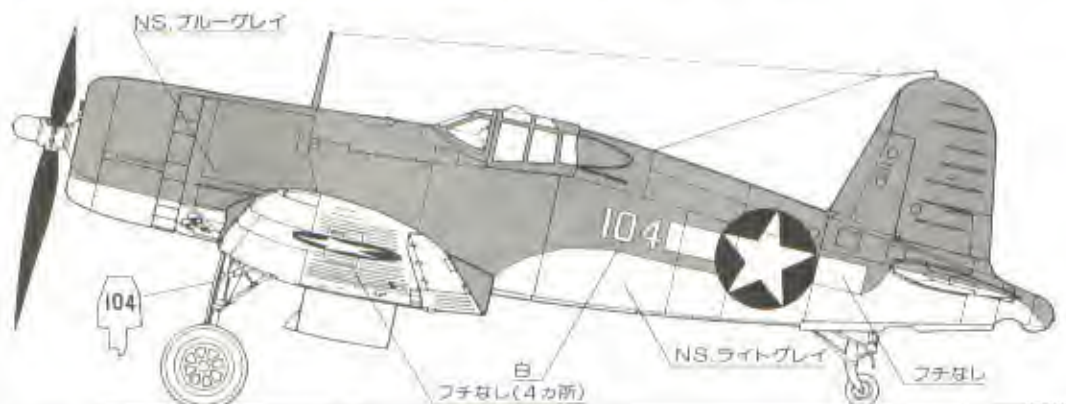
〈F4F-4 VF-41, Sept. 1942〉

1941年9月30日から開始されたフランス領北アフリカ侵攻作戦「オペレーション・トーチ」に参加した機体は，陸・海軍を問わず，胴体と主翼下面の国籍マークに黄色のフチを描いた。これは白いスター・マークと，ドイツ空軍のバルカン・クロイツを誤認しないよう，識別のため用いられたもので，イギリス空軍のタイプA.1ラウンデルにならっている。なお，この作戦にはVF-9/41，VGF-19/26/27からF4F-4が参加した。

〈F4F-3 VF-6, Mar. 1942〉

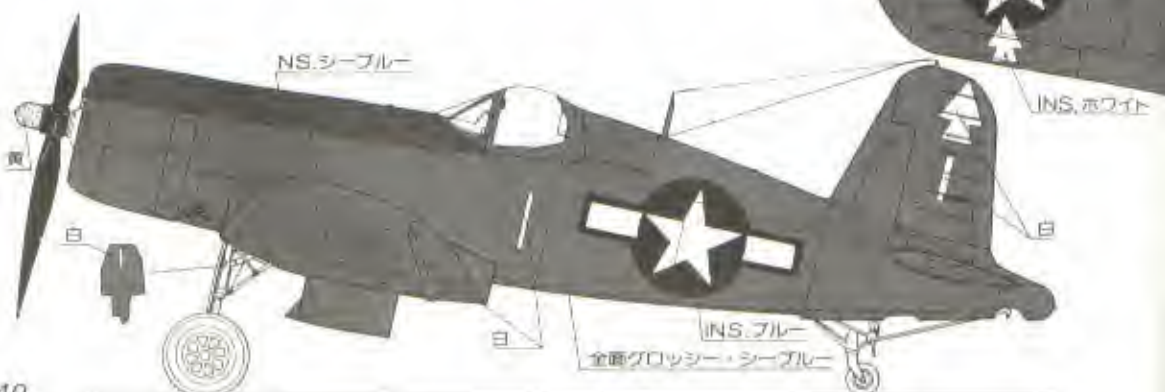
パトロール中のVF-6所属機が日本機と間違えられ，味方の対空砲火を受けたことからエンタプライズ所属機の主翼国籍マークは可能な限り大きく塗り直された。この機体では以前のマークの上から，新しく主翼コード一杯の国籍マークを描いており，古いマークの一部が塗り残されている。ラダーのストライプはインシグニアレッド5本，インシグニアホワイト4本という規格外れのもので，エンタプライズ所属機に多く見られた。

〈F4F-3 VF-3 L.CDR.J.S.Thach〉

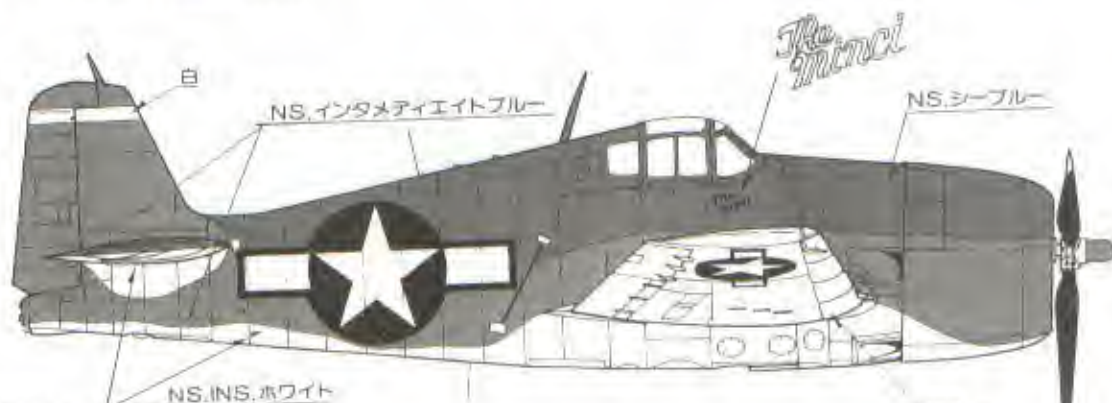
上面ブルーグレイ，下面ライトグレイの標準塗装で，国籍マークもスタンダードなもの。ラダーのストライプは赤7本，白6本の正式なものだが，ヒンジ・ラインより前方のバランス部もストライプに塗り分けている。コクピット下にはVF-3のインシグニア「フェリックス・ザ・キャット」と，撃墜マーク3個を描いている。機体番号「1」は胴体とカウリング側面，それに主翼上面にも記され，色はインシグニアホワイトである。

〈F4U-1 VF-17〉

上面ブルーグレイ，下面ライトグレイ，国籍マークは赤丸のないタイプだが，まだ左右主翼の両面に描いている。胴体記号「17」はVF-17を，次の「F」がFighterを示し，「6」は機体番号である。機体番号だけ白で，ほかの文字が黒という例は，ほかにVGF-29のF4Fにも見られた。この機体は1943年3月，VF-17が空母チャージャーで着艦トライアルを行なっていた当時のもので，有名な海賊旗のエンブレムはまだ描かれていない。

〈F4U-1 VMF-123〉

このF4U-1は海兵隊所属機で，塗装は上面ブルーグレイ，下面ライトグレイ。国籍マークは白いソデつきのものだが，インシグニアレッドのフチがなく，左右主翼の両面に描かれている。これは現地で古い国籍マークに白いソデを書き足したためと思われ，太平洋戦線の海兵隊所属機によく見られる。

〈F4U-1D VMF-112〉

空母ベニントン搭載VMF-112所属のF4U-1Dで，全面グロッシー・シーブルー，機首上面のみ反射防止のためノンスペキュラー・シーブルーに塗られている。機体番号は垂直尾翼，胴体，カウリング，脚カバーに書かれているが，胴体のナンバーだけ極端に細くなっているのが珍しい。Gシンボルは垂直尾翼と，左右主翼の両側にあり，主翼のGシンボルは先端が国籍マークの上にオーバーラップしている。

NS.シーブルー
INS.ホワイト
黄
白
白
白
INS.ブルー
全面グロッシー・シーブルー

〈F6F-3 VF-15 CDR.D.McCampbell〉

この機体はCVG-15司令のデビッド・マッキャンベル中佐の乗機で，塗装はトライカラー・スキーム。司令乗機であるため機体番号はなく，脚カバーに「AGC」の文字が書かれておりAir Group Commanderの機体を示している。マッキャンベルは米海軍のトップ・エースで，スコアは19.5機。この機体は彼の2番目の乗機で撃墜マークは書かれていないが，コクピット前方右側に白で「The Minsi」の文字を記入していた。垂直尾翼の白いストライプはエセックス搭載機を示す。

〈F6F-5 VF-27〉

インデペンデンス搭載のVF-27所属機で，塗装は全面グロッシー・シーブルー。機体番号は胴体と垂直尾翼，脚カバーに白で書かれている。Gシンボルは廃止され，代わりに搭載空母を示すアルファベットが垂直尾翼に書かれており，「D」はインデペンデンス搭載機を示す。コクピット前右側には，ニックネームの「Merri Marle」が白で書かれている。

〈F6F-5N VMF(N)-511〉

空母ブロックアイランド搭載のVMF(N)-511所属機。ブロックアイランドは最初の海兵隊専用空母で，搭載機はすべて海兵隊に所属している。塗装は全面グロッシー・シーブルーで，垂直尾翼の白い四角と黒の「I」がブロックアイランド所属機を，小さな「M」は海兵隊を示している。機体番号はステンシル・スタイルで色は白，ニックネームの「Butch」も白。